1 BIBLIOTEKA MAGAZYNU MORZA STATKI I OKRĘTY

ADAM ŚMIGIELSKI

# Ostatnie niemieckie pancerniki

## BISMARCK
## TIRPITZ



MAGNUM X





*Bismarck* widziany od rufy podczas postoju w Kilonii na beczce A 10 we wrześniu 1940 r. Na okręcie wciąż brak niektórych ważnych elementów wyposażenia, takich jak np. wieżyczki obrotowe dalocelowników artylerii głównej. Przy burcie motorówki okrętowe i barka śmieciarka.

Piękna linia kadłuba *Bismarcka* w ujęciu znanego niemieckiego fotografa Ferdinanda Urbahns'a z września 1940 r. w Kilonii. Dobrze widoczna jest beczka cumownicza i wytyki dla łodzi okrętowych.

*Bismarck* na próbach na Bałtyku w 1940 r. Zwraca uwagę komplet wież artylerii głównej kal. 380 mm i średniej kal. 150 mm.



ADAM ŚMIGIELSKI

# Ostatnie niemieckie pancerniki

## BISMARCK
## TIRPITZ

Wydawnictwo MAGNUM X
Warszawa 1999

Projekt okładki: KJA
Redaktor: CTS
Korekta: Jan Wojciechowski
Ilustracje: Jeśli nie zaznaczono inaczej Autor lub jego zbiory
Redakcja techniczna: Janusz Kozak
Skład i łamanie: KJA

**Fotografia na stronie tytułowej:** *Bismarck* widziany od dziobu na Łabie podczas powrotu do stoczni Blohm & Voss w grudniu 1940 r. Na okręcie brak wieżyczki dalocelownika na dachu głównego pancernego stanowiska dowodzenia.

**Fotografia na IV stronie okładki:** Potężny pancernik *Bismarck* w pełnej krasie na pięknej fotografii z początku 1941 r. Okręt otrzymał już dwa główne dalocelowniki z 10,5 metrowymi dalmierzami, jednak nadal brak 7,5 metrowego dalmierza na dachu pancernego stanowiska dowodzenia. Dziobowa wieża artylerii głównej kal. 380 mm wciąż jeszcze wyposażona jest w 10,5 metrowy dalmierz optyczny, który zdemontowany został w marcu 1941 r. w rezultacie doświadczeń z korsarskiego rejsu na Atlantyk bliźniaczych krążowników liniowych *Scharnhorst* i *Gneisenau*.

**ISBN 83-904397-2-7**

Wydanie I, Warszawa 1999

Wydawca: Magnum X sp. z o.o.
ul. Borowskiego 2, p. 307, 03-475 WARSZAWA


Druk i oprawa: Pabianickie Zakłady Graficzne SA
Pabianice, ul. P. Skargi 40/42. Zam. 453/99

# OD AUTORA

Legendarny niemiecki pancernik *Bismarck* wciąż po upływie pół wieku rozbudza wyobraźnię miłośników spraw wojennomorskich na całym świecie. Historycy nadal spierają się o drobne szczegóły jego pierwszego i ostatniego rejsu bojowego. Spokój okrętu i jego załogi spoczywających spokojnie na dnie morskim od 53. lat naruszony został cztery lata temu, kiedy to znanemu amerykańskiemu badaczowi podmorskiemu Robertowi D. Ballardowi udało się zlokalizować wrak. Na nowo wówczas odżyły dawne spory o to kto ostatecznie zatopił pancernik – ciężka artyleria i torpedy brytyjskiej Royal Navy czy też niemiecka załoga przez otwarcie zaworów dennych. Ponownie powrócono na łamach licznych publikacji do sprawy błyskawicznego zatopienia słynnego brytyjskiego krążownika liniowego *Hood*, przez prawie 20 lat największego okrętu wojennego świata i dumy Royal Navy. Badaczy wciąż zdumiewa znakomita celność niemieckiej ciężkiej artylerii morskiej w trudnych warunkach walki w Cieśninie Duńskiej daleko za Islandią.

W opinii publicznej, szczególnie w Niemczech, odżyły stare mity o najwyższej w świecie jakości pancerza niemieckich okrętów wojennych, o wyższości systemów kierowania ogniem itd. nad materiałami i rozwiązaniami technicznymi stosowanymi w innych flotach. Dokładna analiza dostępnych danych, wykazuje jednak, że z tą wyższością nie zawsze było najlepiej. Kotły parowe i turbiny napędowe *Bismarcka* nie były zbyt ekonomiczne mimo stosowania bardzo wysokich parametrów pary, zaś zastosowany materiał pancerza jak wykazały przeprowadzone po wojnie próby nie odbiegał specjalnie swoimi parametrami od pancerzy stosowanych przez inne wielkie floty takie jak np. Royal Navy czy U.S. Navy.

Pamiętać jednak należy, iż o wartości bojowej okrętu decyduje wiele różnych czynników. Każdy okręt stanowi rodzaj kompromisu pomiędzy wymaganiami operacyjnymi a możliwościami technicznymi i finansowymi państwa. *Bismarck* w swym ostatecznym kształcie był rzeczywiście jednym z najpotężniejszych pancerników w historii, a większe od niego były tylko amerykańskie jednostki typu *Iowa* oraz japońskie supergiganty typu *Yamato*. Oceniając sprawność działania artylerii *Bismarcka* trzeba również wziąć pod uwagę niezwykle wysoki stopień wyszkolenia jego załogi.

Z perspektywy czasu łatwo jest dziś negatywnie oceniać postępowanie niemieckiego dowódcy admirała Lütjensa, chociaż faktycznie szczególnie już po zatopieniu *Hooda* popełnił on szereg błędów, które srodze się zemściły, doprowadzając do zguby okręt wraz z załogą.

O tym wszystkim opowiada niniejsza praca, którą oddajemy do rąk Czytelników z nadzieją, że ułatwi ona zrozumienie przyczyn i skutków działań podejmowanych przez dowództwa obu wojujących stron. W książce po raz pierwszy w polskim piśmiennictwie szczególnie dużo miejsca poświęcono poglądom strony niemieckiej na temat przebiegu operacji „Rheinübung". Celem autora było również obiektywne przedstawienie samego okrętu jako jednego z najwyższych osiągnięć technicznych tamtych czasów. Budowę pancerników bowiem podejmowały tylko najbardziej rozwinięte kraje świata. Próby budowy takich jednostek np. w Rosji Sowieckiej mimo pomocy zagranicznej spełzły na niczym i już przed niemiecką inwazją prace zostały wstrzymane między innymi z powodu trudności technicznych.

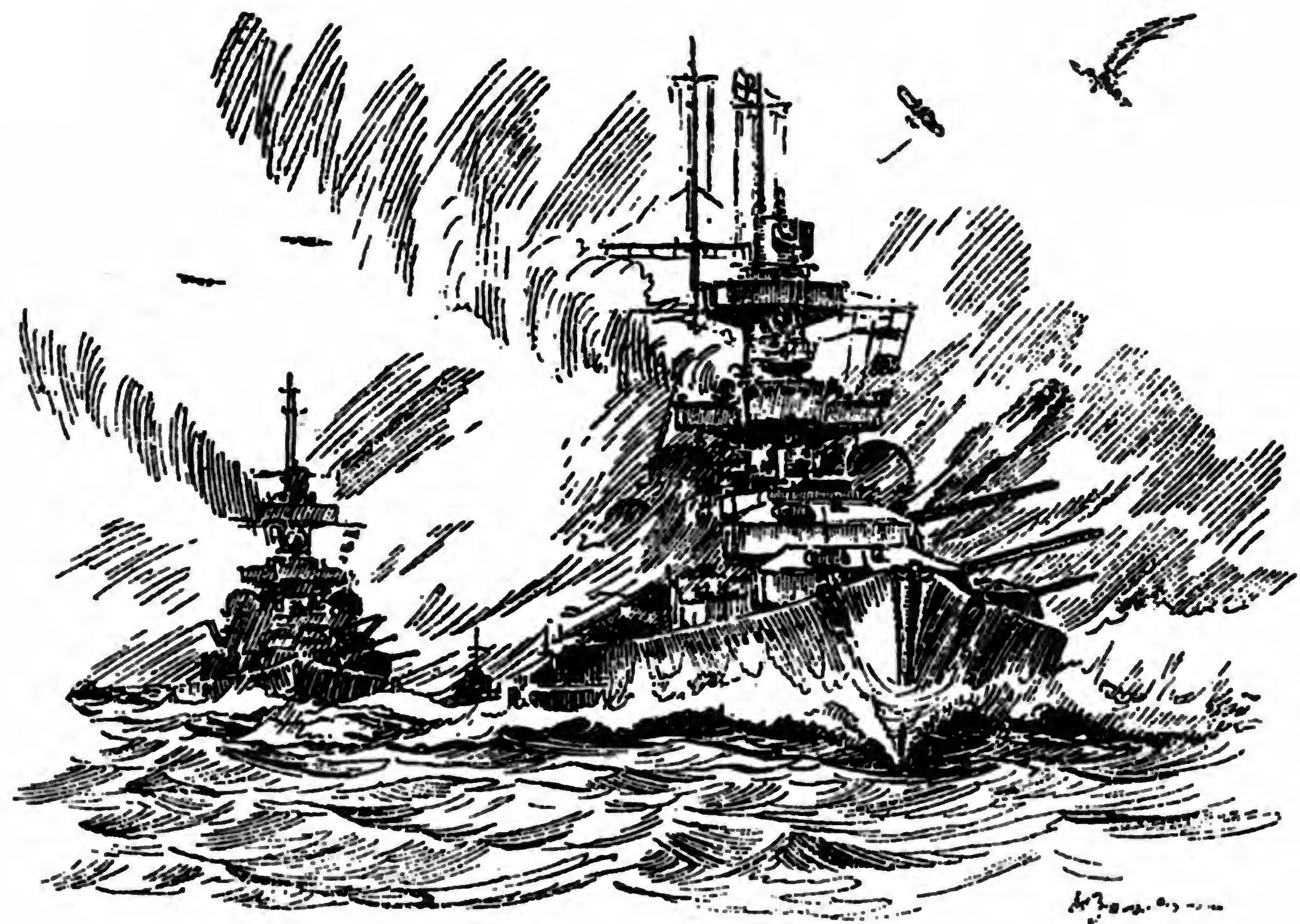
Prezentowana praca poświęcona jest zasadniczo tylko pancernikowi *Bismarck*, jednak w jednym z rozdziałów pokrótce omówiona została kariera bliźniaczego *Tirpitza*, który nigdy nie miał okazji do wyjścia na szerokie wody Oceanu Atlantyckiego. Przez cały czas spełniał on na wodach norweskich rolę tzw. „fleet in being", czyli przez samą

swą obecność wiązał znaczne siły przeciwnika, które nie mogły tym samym być wykorzystane do innych działań.

Tekst główny uzupełniony został o szczegółowe zestawienie danych taktyczno-technicznych obu wielkich pancernych bliźniaków. Zrozumienie zawiłości technicznych konstrukcji okrętu jak również ocenę znaczenia poszczególnych uszkodzeń odniesionych w czasie operacji „Rheinübung" ułatwią liczne rysunki i przekroje okrętu. W toku pisania niniejszej pracy wykorzystano najnowsze publikacje zagraniczne z różnych krajów oparte w większości o oryginalne materiały archiwalne oraz o relacje naocznych świadków – uczestników opisywanych wydarzeń. Dla oddania atmosfery panującej na pokładzie *Bismarcka* szczególnie pomocna była książka napisana przez barona Müllenheima-Rechberga – najstarszego rangą oficera z pancernika wyratowanego przez Brytyjczyków.

Składam podziękowanie mgr. inż. Andrzejowi M. Jaskule za cenne rady i wskazówki udzielone po przeczytaniu roboczej wersji tekstu książki. Szczególne podziękowania należą się także panom Arthurowi D. Bakerowi, III i Wernerowi Globke za pomoc w zakresie poszukiwania materiałów źródłowych, jak również za wyczerpujące odpowiedzi na pytania jakie pojawiały się w toku pracy nad książką. Pragnę tu również podziękować mojej żonie Izabeli za wsparcie duchowe i bezgraniczną cierpliwość okazane mi w czasie pisania niniejszej pracy.

*AUTOR*



*„Pamięci mojej matki poświęcam tę pracę*

*Autor"*



*Pommern* – typowy przedstawiciel pancerników z przełomu wieków określanych także jako predrednoty i charakteryzujących się zwykle czterema armatami głównego kalibru od 280 do 305 mm (typ *Deutschland*, 5 jedn., w sł. 1906-1908 r., 14218 ts max, 127,6 m, 18 w, 4 x 280 mm, 14 x 170 mm, 20 x 88 mm). *Pommern* zatopiony został podczas bitwy jutlandzkiej 1 czerwca 1916 r.

# POWSTANIE NOWOŻYTNEJ NIEMIECKIEJ MARYNARKI WOJENNEJ

Wbrew powszechnemu odczuciu nowożytna niemiecka marynarka wojenna oraz samo zjednoczone państwo niemieckie powstały stosunkowo niedawno w skali historycznej. Przed ponad stu dwudziestu laty Niemcy wciąż były rozbite na liczne państwa i państewka dzielnicowe, z których najpotężniejsze było Królestwo Prus. Do zjednoczenia, niektóre z tych organizmów państwowych dysponujące wybrzeżem morskim utrzymywały niewielkie flotylle okrętów wojennych przeznaczone do obrony wybrzeży. Takie zespoły miały m.in. Prusy, Szlezwig-Holsztyn, Oldenburg (Lauenburg), Hanower i Meklemburgia. Siły te nie miały jednak praktycznie żadnego znaczenia militarnego, co w dobitny sposób udowodnił przebieg wojny z Danią w 1848 roku. Wówczas to niewielka duńska flota pełnomorska nie miała żadnych problemów z ustanowieniem skutecznej blokady wszystkich portów niemieckich. Na przykład jedna fregata patrolująca wody koło Helgolandu[1] była w stanie przechwycić wszystkie statki wchodzące lub wychodzące z ujść Łaby i Wezery. Wywołało to poruszenie w Zgromadzeniu Narodowym Związku Niemieckiego we Frankfurcie i zaowocowało przyznaniem sumy 6 mln talarów na rozwój floty wojennej. Zakupiono pierwsze cztery parowce bocznokołowe. Po przybyciu do swej nowej bazy w Bremerhaven w październiku 1848 roku, tzw. „flotylla hamburska" stała się pierwszą niemiecką Bundesmarine (sic!). W następnych latach w skład tej floty wchodziły kolejne okręty. Do służby, pod nazwą *Eckernförde*, wcielono nawet zdobytą na Duńczykach fregatę *Gefion*. Bundesmarine przetrwała tylko kilka lat i już w 1853 roku większość jej okrętów sprzedano na aukcji.

W rezultacie ze wszystkich państw niemieckojęzycznych tylko Austria i Prusy nadal posiadały floty wojenne. Marynarka pruska oficjalnie została utworzona w 1853 roku i wkrótce jej dowództwo objął książę Adalbert Pruski. Głównym zadaniem tej floty była obrona wybrzeży, jednak już w następnych latach później (1855-69) zakupiono pięć drewnianych fregat śrubowych z myślą o wykorzystywaniu ich do zaznaczania obecności bandery pruskiej na dalekich morzach. Okręty te odbywały rejsy nawet na wody dalekowschodnie. Równocześnie do służby wcielano i inne jednostki, m.in. 21 kanonierek parowych. Tak było do nowej wojny z Danią o Szlezwik. Prusy aktywnie wspierała Austria. Flota sprzymierzonych pod wodzą austriackiego admirała Tegetthoffa zniosła duńską blokadę po bitwie w Zatoce Helgolandzkiej w 1864 r. W 1866 roku Austria i Prusy znalazły się w stanie wojny i po lądowej bitwie pod Königgrätz Prusy przejęły całkowitą kontrolę nad Szlezwikiem-Holsztynem i Hanowerem, sprzymierzonymi dotychczas z Austrią. Tak więc po wojnie Prusy kontrolowały wszystkie północne wybrzeża Związku Niemieckiego wraz z najważniejszą bazą floty w Kilonii. Związek Niemiecki został z oczywistych względów rozwiązany i pod kierownictwem Prus powołano Związek Północnoniemiecki, zaś marynarka wojenna Prus przekształciła się w 1867 roku we flotę Związku. W zatoce Jade utworzono nową bazę floty nazwaną Wilhelmshaven na cześć króla pruskiego Wilhelma I.

W 1870 roku pruski „żelazny kanclerz" Otto von Bismarck zdołał sprowokować Francję do wypowiedzenia wojny Związkowi Północnoniemieckiemu. Niedługo potem wojska niemieckie przerwały linie obronne armii Napoleona III. Mimo ogromnej przewagi floty francuskiej i pełnej blokady portów niemieckich, Francja poniosła druzgocącą i upokarzającą klęskę. W styczniu 1871 roku w Sali Zwierciadlanej

[1] Wówczas posiadłość brytyjska.

zdobytego pałacu wersalskiego pod Paryżem król pruski Wilhelm I otrzymał koronę cesarza niemieckiego i odbyła się oficjalna proklamacja cesarstwa, znanego później pod nazwą II Rzeszy (Rzeszy Niemieckiej – Deutsches Reich). Kanclerzem nowego państwa niemieckiego, związku 22 monarchii i 3 wolnych miast, został oczywiście Bismarck.

Zjednoczone Niemcy natychmiast rozpoczęły rozbudowę floty. Większe okręty kupowano lub zamawiano za granicą, głównie w Wielkiej Brytanii. Mniejsze jednostki budowano we własnych stoczniach. W początkowym okresie oczywiście nie było mowy o jakiejkolwiek rywalizacji na morzu z Wielką Brytanią czy Francją. Pierwszym większym okrętem pancernym zbudowanym w Niemczech był pancernik *Hansa*[2]. Zwodowany w 1872 roku w Kaiserliche Werft w Gdańsku, został wyposażony przez stocznię A.G. Vulcan w Szczecinie. Ostatnim większym okrętem wojennym zamówionym w obcej stoczni, było awizo *Zieten* z 1876 roku. Później, z wyjątkiem kilku niewielkich torpedowców, wszystkie niemieckie okręty wojenne budowane były we własnych stoczniach. Nowe stocznie marynarki wojennej utworzono w Wilhelmshaven i Kilonii. Wykorzystywano także stocznie prywatne. Budowa pojedynczych jednostek początkowo trwała bardzo długo. Korzystano z dostaw zagranicznych w postaci dużych odlewów takich jak dziobnice czy tylnice, kupowano maszyny parowe. Wkrótce jednak stocznie niemieckie nabrały wystarczającego doświadczenia i pomoc zagraniczna nie była już potrzebna. Niektóre z nich, jak np. F. Schichau z Elbląga albo A.G. Vulcan ze Szczecina, osiągnęły duże sukcesy eksportowe, budując – w zależności od swych możliwości – praktycznie wszystkie klasy okrętów – od torpedowców do pancerników. W połowie lat siedemdziesiątych ubiegłego wieku dowódca floty, generał Albrecht von Stosch (później admirał), miał więc powody do zadowolenia. Flota stawała się zdolna do wykonywania stawianych przed nią zadań obrony własnego wybrzeża a później i niemieckich posiadłości zamorskich. W latach osiemdziesiątych ubiegłego stulecia nowy dowódca floty, generał von Caprivi, położył szczególny nacisk na rozwój broni podwodnych takich jak miny i torpedy. Miny niemieckie, obok rosyjskich, okazały się najlepsze na świecie w 1914 roku. Z zainteresowania torpedowcami wykształciła się w Niemczech nowa kategoria okrętów – małe szybkie krążowniki, budowane później dla wszystkich większych flot.



Pancernik *Westfalen* przedstawiciel pierwszej serii niemieckich drednotów typu *Nassau* uzbrojonych w artylerię główną jednego kalibru (w sł. 1909-1910 r., 20535 ts max, 146,1 m, 20 w, 10 x 280 mm, 12 x 150 mm, 16 x 88 mm).

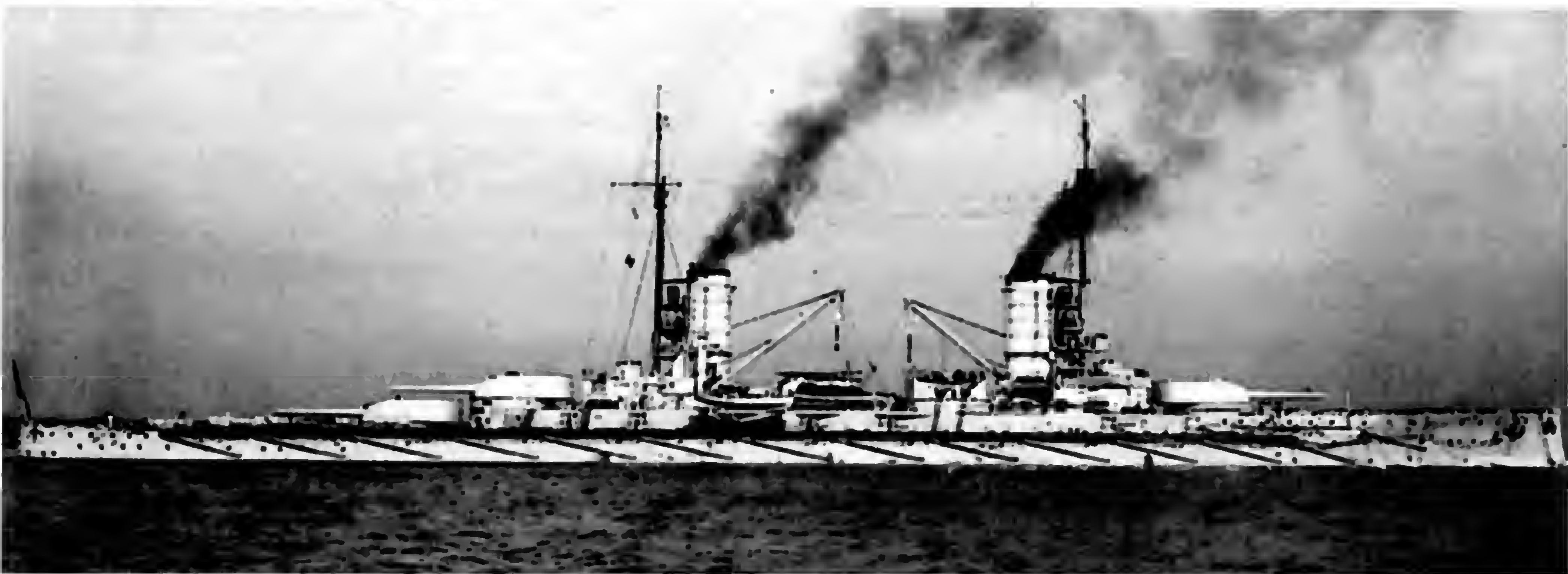
Wraz z wstąpieniem na tron Wilhelma II w 1888 r. zaczął się dla marynarki wojennej złoty okres. Nowy władca, głęboko zainteresowany sprawami floty kładł duży nacisk na potrzebę jej jak najszybszego rozwoju. Względy strategiczne zadecydowały o zbudowaniu Kanału Kilońskiego. Otwarty w 1895 roku jako Kaiser-Wilhelm-Kanal, połączył Morze Północne z Bałtykiem. Kanał ten umożliwiał łatwe i bezpieczne przemieszczanie okrętów pomiędzy tymi ważnymi dla Niemiec akwenami bez konieczności opływania Półwyspu Jutlandzkiego. Wraz z kontradmirałem Tirpitzem[3], który przejął kierownictwo marynarki wojennej w 1897 roku, Wilhelm II planował dalszą szybką rozbudowę floty z zamiarem dorównania brytyjskiej Royal Navy, wówczas pierwszej potędze morskiej świata.

Jeszcze dziesięć lat wcześniej, kiedy flota niemiecka, choć dobrze wyszkolona, miała drugorzędne znaczenie wśród światowych potęg morskich, cele takie mogły wydawać się śmieszne. Jednakże fenomenalny rozwój przemysłu niemieckiego, w połączeniu z faktem, iż flota była jedynym, prawdziwie jednorodnym rodzajem sił zbrojnych świeżo zjednocznonego kraju, poważnie ułatwiał realizację planów duetu Wilhelm II – Tirpitz. Niemcy, pełni podziwu dla brytyjskiej Royal Navy, żywili równocześnie do niej głęboką nienawiść. Świadomi, że przez wiele lat nie będą w stanie jej dorównać postanowili tak rozbudować własną flotę, aby Wielka Brytania musiała się z nią liczyć. Miało to skłonić Brytyjczyków do współdziałania z Niemcami, szczególnie na wypadek konfliktu z odwiecznym wrogiem Francją i sprzymierzoną z nią Rosją. Plan ten[4] jednak spalił na panewce gdy w 1906 roku Wielka Brytania i Francja porozumiały się pomiędzy sobą, wobec wspólnie

[2] Wyporność 4404 t, prędkość 12 w., główne uzbrojenie 8 × 210 mm.

[3] Alfred von Tirpitz urodzony w 1849 r., w 1895 r. mianowany kontradmirałem, w 1899 r. – wiceadmirałem, w 1903 r. – admirałem, a w 1911 r. – wielkim admirałem (Grossadmiral). Przeniesiony w stan spoczynku w 1916 r., zmarł w 1930 r.

Pancernik *Kaiserin* typu *Kaiser* z wieżami artylerii głównej na rufie ustawionymi w superpozycji i napędem turbinowym (w sł. 1912-1913 r., 27000 ts, 172,4 m, 21 w, 10 x 305 mm, 14 x 150 mm, 12 x 88 mm).





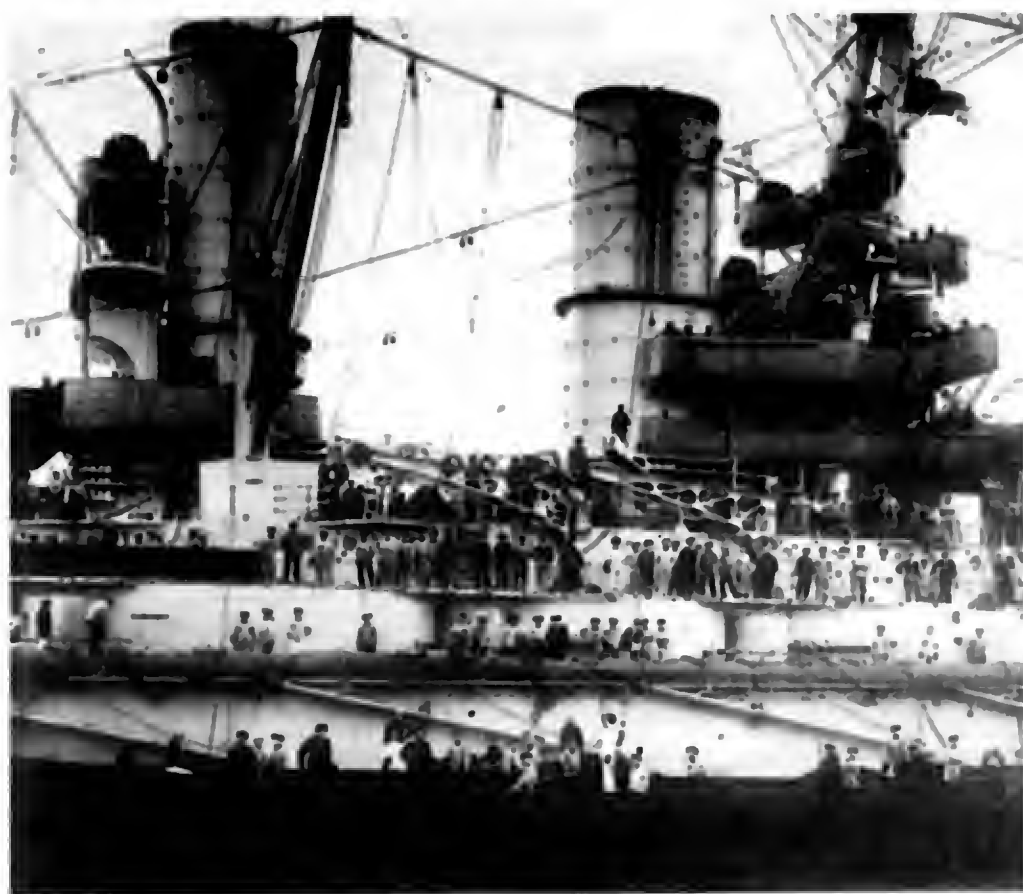
Pancernik *Bayern* będący wraz z bliźniaczym *Badenem* najsilniejszymi jednostkami pancernymi Kaiserlische Marine (w sł. 1916 r., 32200 ts, 180,0 m, 22 w, 8 x 380 mm, 16 x 150 mm).

odczuwanego zagrożenia ze strony błyskawicznie rozwijających się Niemiec i ich machiny wojennej.

Działania niemieckie zostały podjęte na ogromna skalę. Już w 1889 roku zatwierdzono plan budowy do 1903 roku 19 pancerników, 8 pancerników obrony wybrzeża, 12 krążowników pancernych i 30 małych krążowników pancernopokładowych. Dwa lata później zatwierdzony został nowy plan przewidujący wprowadzenie do służby do 1920 roku aż 38 (!) pancerników, 14 krążowników pancernych, 34 małych krążowników oraz 96 torpedowców i niszczycieli. Reakcje brytyjskie na te działania, przejawiające się w zwiększeniu tempa rozbudowy własnej floty, tylko zwiększały napięcie. Ówczesne okręty niemieckie były z reguły mniejsze i słabiej uzbrojone od swych odpowiedników z Royal Navy. Prawdziwym szokiem dla Niemców było wprowadzenie do służby pancernika nowej generacji uzbrojonego wyłącznie w artylerię główną jednego kalibru – słynnego *Dreadnought'a* z 1906 roku. Uzbrojony w 10 armat kal. 305 mm i rozwijający prędkość 21 węzłów, zdeklasował wszystkie wcześniejsze pancerniki z czterema armatami głównego kalibru. Mając na względzie to, że produkcja okrętowa pozostawała daleko w tyle mimo iż produkcja surówki w Niemczech była w 1913 roku niemal dwukrotnie większa niż w Wielkiej Brytanii[5]. Niemcy nie byli w stanie doścignąć Royal Navy w budowie pancerników oraz nowo wykształconej kategorii wielkich szybkich krążowników liniowych uzbrojonych tak jak pancerniki, lecz gorzej opancerzonych. Krążowniki takie mogły dopaść i zniszczyć każdego przeciwnika z wyjątkiem pancerników. Dzięki przewadze prędkości mogły jednak z łatwością uchylić się od boju z nimi.

Wyścig zbrojeń pomiędzy wszystkimi potęgami morskimi rozpoczął się od nowa. Wielkie pancerniki nowego typu budowano dla flot Wielkiej Brytanii, Niemiec, Stanów Zjednoczonych A.P., Francji, Włoch, Rosji, Austro-Węgier i Japonii oraz Brazylii. Wkrótce do tego ekskluzywnego gremium dołączyła Argentyna, Hiszpania i Turcja oraz Grecja. Podczas gdy w większości z wymienionych krajów do wybuchu I wojny światowej wprowadzono do służby co najwyżej po kilka okrętów to pod bandery Wielkiej Brytanii, Niemiec i Stanów Zjednoczonych weszło od kilkunastu do kilkudziesięciu takich jednostek. Podobnie jak dawniej, tak i teraz liczba pancerników była wyznacznikiem potęgi militarnej państwa. Tym razem jednak nowe okręty były niezwykle skomplikowane i kosztowne, więc ich budowa niewspółmiernie obciążała budżety poszczególnych państw.

Okręty niemieckie charakteryzowały się wysokim poziomem technicznym. Projektowane do działań na wodach Morza Północnego miały niezbyt wielkie zapasy paliwa, pomieszczenia mieszkalne zaś nie były zbyt wygodne i zdrowe w porównaniu np. do pomieszczeń na jednostkach brytyjskich przeznaczonych do działań na oceanach. Uzbrojenie było słabsze niż na budowanych równocześnie okrętach brytyjskich, opancerzenie zaś grubsze i często efektywniej rozłożone. Dzięki bardzo dobrze rozbudowanemu podziałowi grodziowemu niemieckie wielkie okręty bojowe miały też najwyższy na świecie stopień niezatapialności. W siłowniach poczęto stosować małe kotły wodnorurkowe o małej średnicy rurek, podczas gdy powszechnie na świecie używano ciężkich kotłów z rurkami o dużej średnicy. Dobra artyleria i doskonałe dalmierze stereoskopowe zapewniały skuteczność w boju. Właściwe zabezpieczenie ładunków miotających i pocisków w komorach amunicyjnych pozwoliło uniknąć takich tragedii jakie spotkały w czasie bitwy jutlandzkiej trzy brytyjskie krążowniki liniowe[6]. Dobrze opancerzone niemieckie krążowniki liniowe odniosły w tej samej bitwie bardzo ciężkie uszkodzenia, jednak tylko jeden z nich (*Lützow*) został zatopiony przez własną załogę podczas holowania do bazy.



Śródokręcie pancernika *Baden* zbudowanego w gdańskiej stoczni F. Schichau, dobrze widoczne są oba wysokie kominy i trójnożny maszt dziobowy oraz zwinięte sieci przeciwtorpedowe.

Większość wielkich pancerników niemieckich (z wyjątkiem czterośrubowych krążowników liniowych) miała napęd trzyśrubowy stosowany także w marynarce francuskiej na krążownikach pancernych i niektórych pancernikach. Podobnie było w przypadku ostatnich niemieckich pancerników *Baden* i *Bayern* uzbrojonych w osiem armat kal. 380 mm, przyjętych na uzbrojenie w odpowiedzi na wykorzystanie 15-calowych armat na pancernikach typu *Queen Elizabeth*. Wcześniej Niemcy stosowali armaty kal. 280-305 mm, a Brytyjczycy 305-343 mm.

W toku wojny niemiecka Hochseeflotte, czyli flota pełnego morza, główna siła uderzeniowa kajzerowskiej marynarki wojennej straciła tylko jeden krążownik liniowy, zaś brytyjska Royal Navy obok trzech wspomnianych krążowników liniowych straciła również dwa pancerniki (pominięto tzw. predrednoty). Trzeba tu dodać, że do służby w cza-

[4] Słynna „teoria ryzyka" adm. Tirpitza głosiła: „*Flota niemiecka musi być tak rozbudowana, żeby jej ostatecznym celem w wojnie obronnej na Morzu Północnym była decydująca bitwa morska – naszym celem jest osiągnięcie takiej siły na morzu, żeby nawet dla największej potęgi morskiej, jaką jest flota brytyjska, konfrontacja taka stanowiła poważne ryzyko.*" Doktryna brytyjska przewidywała utrzymywanie floty zdolnej do walki z dwoma przeciwnikami równocześnie, a starcie z flotą niemiecką mogłoby tę przewagę zniwelować.

[5] Również imponująca była dynamika wzrostu produkcji surówki w Niemczech. W 1870 r. wyprodukowano 1,7 mln t., a w 1913 r. – 19,3 mln t. (w Wielkiej Brytanii odpowiednio 6,7 mln t. i 10,4 mln t.)

[6] *Invincible* (20 135 ts, 25 w., 8 × 305 mm), *Indefatigable* (22 080 ts, 25 w., 8 × 305 mm), *Queen Mary* (29 680 ts, 27 w., 8 × 343 mm) [1 ts = 1016 kg].



sie wojny wcielono w Niemczech 5 pancerników i 3 krążowniki liniowe, podczas gdy Royal Navy otrzymała 15 pancerników (w tym 10 uzbrojonych w armaty kal. 381 mm) i dwa krążowniki liniowe z armatami kal. 381 mm. Hochseeflotte przestała istnieć w wyniku klęski Niemiec w 1918 roku. Na mocy decyzji zwycięskich państw wszystkie bardziej wartościowe okręty bojowe zgrupowane zostały w Scapa Flow na Orkadach, gdzie uległy samozatopieniu 21 czerwca 1919 roku.

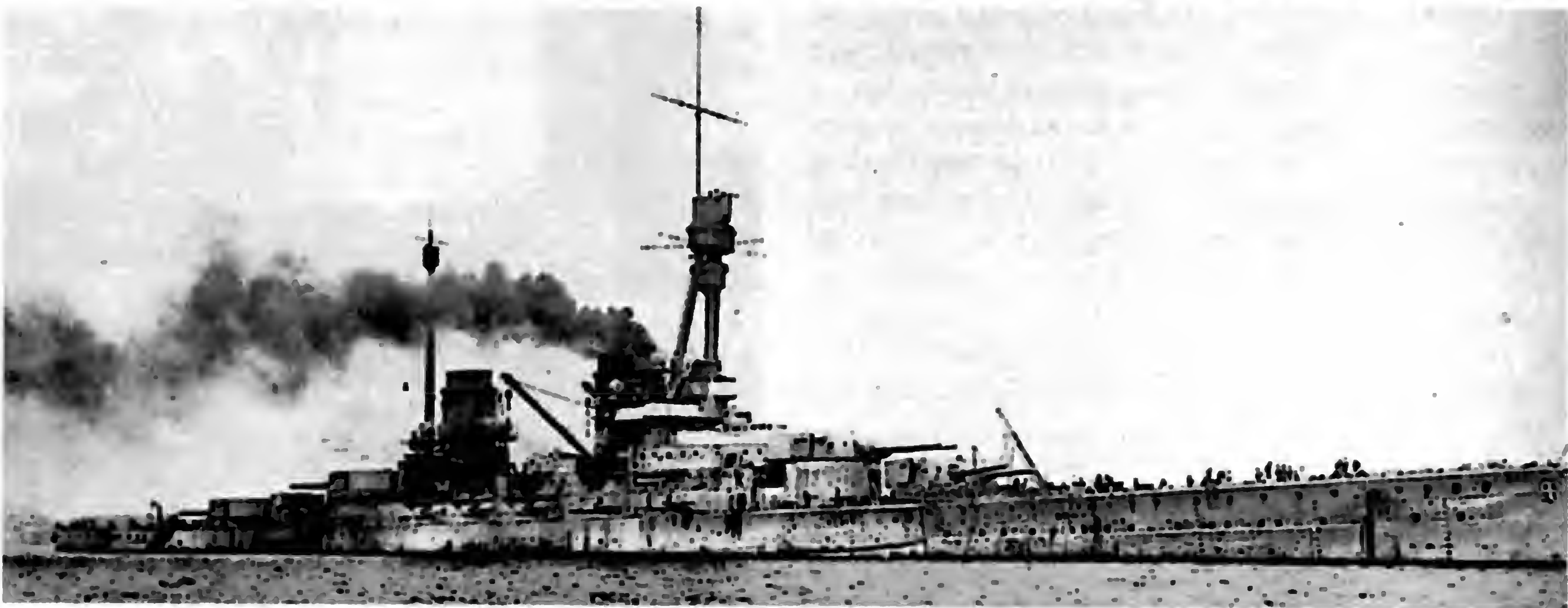
Zagłada Hochseeflotte i rozdział pozostałych nowoczesnych okrętów pomiędzy zwycięzców pozostawiły nowe Niemcy praktycznie bez liczącej się w świecie floty wojennej. Zachowano tylko trochę przestarzałych i zużytych okrętów zbudowanych na przełomie wieku oraz pewną liczbę nieco nowszych torpedowców i małych niszczycieli. Traktat wersalski podpisany 28 czerwca 1919 roku pomiędzy Niemcami a dwudziestu siedmiu państwami sojuszniczymi i sprzymierzonymi postanawiał co nastepuje:

*„Po upływie dwóch miesięcy od uprawomocnienia się niniejszego traktatu siły niemieckiej floty wojennej czynnej nie mają przekraczać liczby:*
*6 pancerników typu* Deutschland *lub* Lothringen,
*6 lekkich krzyżowców* [krążowników – przyp. autora],
*12 kontrtorpedowców* [niszczycieli – przyp. autora].
*12 torpedowców*
*albo równej ilości okrętów, zbudowanych dla ich zamiany, jak przewiduje artykuł 190.*
*Żaden statek podwodny* [okręt podwodny – przyp. autora] *nie powinien być wliczony do tej liczby."*[7]

Stare okręty nie były żadnym zagrożeniem dla państw zachodnich, jednak w zamyśle autorów Traktatu miały prawdopodobnie sta-

*„Zabrania się Niemcom budować albo nabywać jakiekolwiek bądź okręty wojenne inne aniżeli takie, które są przeznaczone do zastąpienia jednostek czynnych, przewidzianych w niniejszym traktacie (artykuł 181).*
*Okręty do wyżej wskazanego zastąpienia nie będą mogły przekraczać pojemności* [chodzi tu o wyporność normalną wyrażoną w ts=1016 kg – przyp. autora]*:*
*10000 t dla pancerników,*
*6000 t dla lekkich krzyżowców* [krążowników],
*800 t dla kontrtorpedowców* [niszczycieli],
*200 t dla torpedowców.*
*Z wyjątkiem straty okrętu, jednostki różnych kategorii mogą być zastąpione dopiero po upływie:*
*20 lat dla pancerników i krzyżowców* [krążowników],
*15 lat dla kontrtorpedowców* [niszczycieli] *i torpedowców, licząc od chwili spuszczenia na wodę."*[8]

W latach dwudziestych w skład Reichsmarine rzeczywiście wchodziły tylko okręty dozwolone traktatem. Wynikało to głównie ze złego stanu gospodarki narodowej jak i z faktu, że innych jednostek po prostu nie było pod ręką. Od samego początku jednak planowano budowę nowych okrętów. Pierwszy z nich, krążownik *Emden* został zwodowany już w 1925 roku. Cały czas rozważano możliwości budowy okrętów bojowych o wyporności normalnej 10000 ts. Ostatecznie już w 1929 roku położono stępkę pod nowatorski okręt „Panzerschiff A"[9] nazwany później *Deutschland*. Był to w zasadzie miniaturowy krążownik liniowy uzbrojony w ciężką artylerię w postaci sześciu armat kal. 280 mm, dysponujący dużą prędkością rzędu 26 w., jednak opancerzony podobnie jak ówczesne duże krążowniki. Z założenia miał on być zdolny do atakowania wszystkiego co słabsze i do ucieczki od wszystkiego co silniejsze. Do



Ostatni niemiecki krążownik liniowy z okresu I wony światowej, *Hindenburg* typu *Derfflinger*, sfotografowany 14 lipca 1917 r. krótko po wcieleniu do służby (w sł 1917, 31500 ts max, 212,8 m, 27 w, 8 × 305 mm, 14 × 150 mm, 4 × 88 mm). Okręty tego typu stanowiły rzeczywisty pierwowzór późniejszych szybkich pancerników.

nowić wystarczającą siłę do obrony interesów Niemiec przed ewentualnymi zakusami Rosji Sowieckiej. Nie brano jednak pod uwagę tego, iż siły te były aż nadto rozbudowane i stanowiły poważne zagrożenie dla słabszych państw takich jak np. odrodzona Polska. Wydaje się, że warunki traktatu były stanowczo zbyt łagodne i doprowadziły do szybkiego odrodzenia się groźnego militaryzmu w Niemczech. Dozwolona oficjalnie armia i marynarka stały się zalążkiem przyszłego Wehrmachtu i Kriegsmarine.

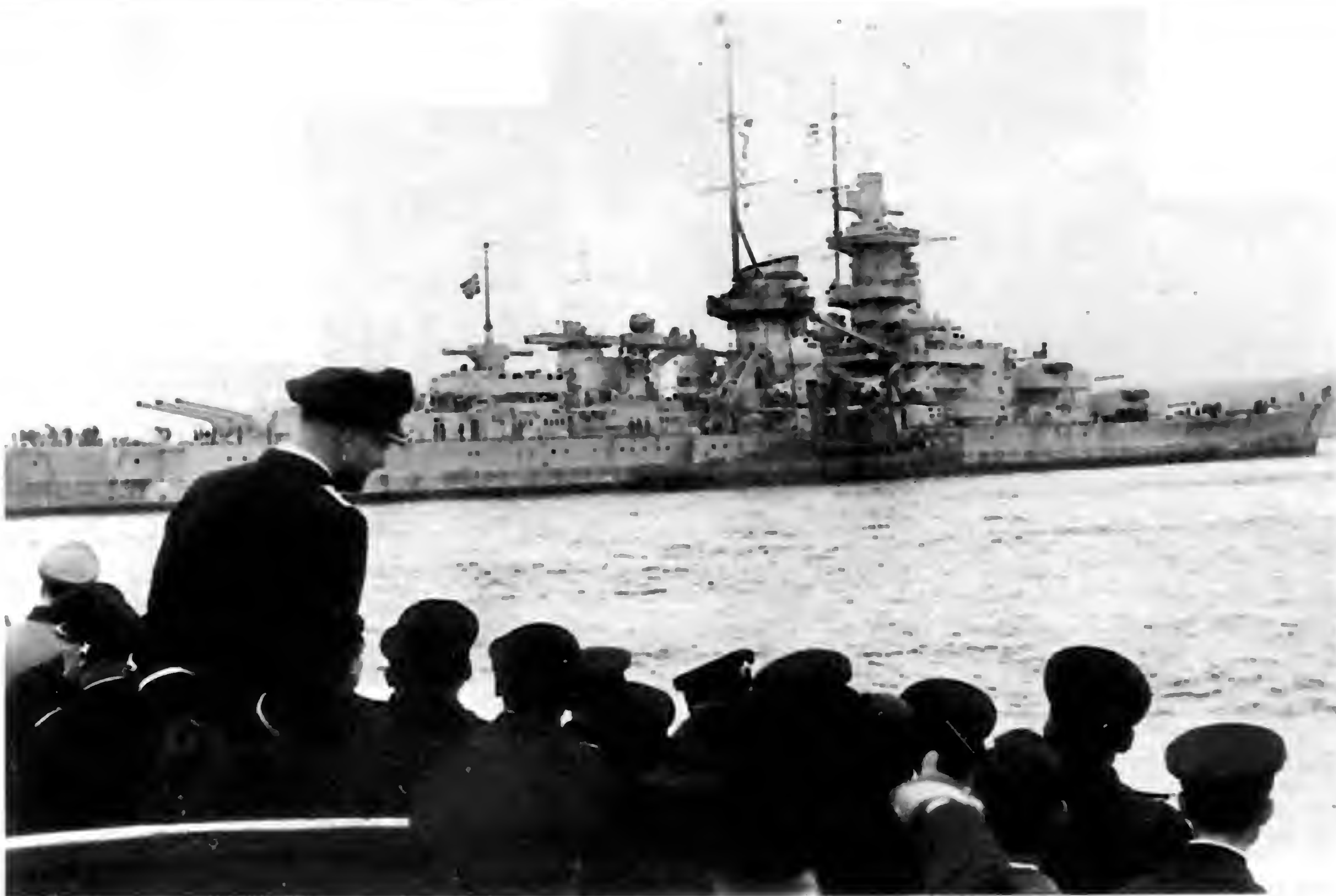
Traktat wersalski starał się ograniczyć także jakościowy rozwój nowo utworzonej Reichsmarine:

napędu zastosowano silniki wysokoprężne zapewniające wielki zasięg pływania. Okręt taki potocznie zwany „pancernikiem kieszonkowym" teoretycznie obawiać się musiał tylko dużych krążowników liniowych (brytyjskich *Repulse*, *Renown* i *Hood* oraz trzech japońskich typu *Kongo*). Do połowy lat trzydziestych zbudowane zostały tylko trzy takie „kieszonkowce". Z dalszych zrezygnowano z powodu francuskiej odpowiedzi – podjęcia budowy małego szybkiego pancernika (krążownika liniowego) *Dunkerque* (26 500 ts, 29,5 w., 8 × 330 mm). W czasie wojny „kieszonkowce" oficjalnie przeklasyfikowano na krążowniki ciężkie.

[7] Według „Traktat pokoju między Mocarstwami Sprzymierzonymi i Stowarzyszonymi a Niemcami... ", Warszawa 1919, s. 80.

[8] Według „Traktat pokoju między Mocarstwami Sprzymierzonymi i Stowarzyszonymi a Niemcami... ", Warszawa 1919, s. 80.

[9] Wyporność standardowa trzech takich jednostek („Panzerschiffe A, B, C", czyli *Deutschland*, *Admiral Scheer* i *Admiral Graf Spee*) wynosiła 11 700 – 12 100 ts.



Krążownik liniowy (szybki pancernik) *Gneisenau* typu *Scharnhorst* w Breście w marcu 1941 r. po powrocie z udanego rejsu korsarskiego na Atlantyk zrealizowanego wspólnie ze swoim bliźniakiem (w sł 1938 r., 38100 ts max, 234,9 m, 31 w, 9 × 280 mm, 12 × 150 mm, 14 × 105 mm).

Plany niemieckie oczywiście szły znacznie dalej. W Reichsmarine pod kierownictwem admirała Ericha Raedera opracowano przyjęty przez Reichstag w 1932 r. plan zastępowania starych okrętów nowymi (Schiffbauersatzplan). Przewidywał on mimo swej nazwy faktyczną rozbudowę floty w dwóch fazach[10] (faza I na lata 1930-36 i faza II, utajniona na lata 1936-43). W tym samym roku Niemcy zaproszono na genewską konferencję rozbrojeniową. Nie doprowadziła ona do niczego, ale sam fakt obecności Niemiec stanowił widomy znak, iż wracają one do grona światowych potęg militarnych.

Tymczasem w 1933 roku kanclerzem został wybrany Adolf Hitler, co miało decydujący wpływ na przebieg dalszych wydarzeń. Do jego celów politycznych należało m.in. wyswobodzenie Niemiec z ograniczeń nałożonych przez traktat wersalski i odbudowanie potęgi militarnej kraju. Ze względu na sytuację międzynarodową nie było to zadanie łatwe. Niemcy przez cały czas pozorowały intencje pokojowe. W 1935 roku udało się podpisać angielsko-niemiecką umowę morską zezwalającą stronie niemieckiej na posiadanie floty o łącznej wyporności 35% wyporności brytyjskiej Royal Navy. W ten sposób Brytyjczycy oficjalne usankcjonowali zrzucenie przez Niemców ograniczeń jakie narzucał im traktat wersalski. Od tego momentu mogli budować takie same okręty jak inne mocarstwa (włącznie z okrętami podwodnymi) objęte ograniczeniami konferencji waszyngtońskiej z 1922 roku i traktatu londyńskiego z 1930 roku.

W odpowiedzi na nowe okręty francuskie zaprojektowano i rozpoczęto budowę dwóch pancerników *Scharnhorst* i *Gneisenau* (Panzerschiffe D i E[11]) uzbrojonych w 9 armat kalibru 280 mm. Te nowe okręty miały wyporność standardową ponad 31000 ts, choć oficjalnie podawano zaniżoną wartość 26000 ts i zdolne były do rozwijania prędkości 31 w. Miały one również silne opancerzenie. Budowa ich przygotowywana w tajemnicy z pogwałceniem postanowień z Wersalu, po podpisaniu umowy morskiej z Wielką Brytanią stała się nagle zupełnie legalna. Ostateczny kształt tych jednostek był wynikiem różnych kompromisów politycznych i technicznych i z pewnością na uznanie zasługuje fakt, że były one tak udane. Największą ich wadą była słaba artyleria główna, jednak wykorzystano tu nieco zmienione armaty i wieże zamówione dla planowanych, lecz niezbudowanych wcześniejszych wersji pancerników D i E.

Tak więc w 1935 roku, zgodnie z umową morską, Niemcom pozostało do wykorzystania jeszcze ok. 102000 ts wyporności dla pancerników. Pozwalało to na budowę trzech dużych pancerników o wyporności po 35000 ts, zgodnie z postanowieniami traktatów międzynarodowych. W latach 1933-1937 w Reichsmarine, od 21 maja 1935 r. nazwanej Kriegsmarine, za główny teatr działań wojennych uważano Północny Atlantyk a za przeciwnika Francję. Uwzględniając te założenia ostatecznie podjęto decyzję o budowie pełnowartościowych pancerników zdolnych do równorzędnej walki z obcymi okrętami tej klasy.

[10] Dwa następne ciężkie okręty, planowane i zamówione dla Reichsmarine, to „Panzerschiffe D i E (tzw. *Ersatz Elsass* i *Ersatz Hessen*). Miały być większe od typu *Deutschland* (wyporność std. ok. 20 000 ts, 29 w., 6 ×280 mm). Zamówienia zostały anulowane w 1934 r.

[11] Zamówione zamiast wcześniejszych pancerników D i E (patrz przyp. 10). Od momentu wejścia w życie brytyjsko-niemieckiej umowy morskiej 18 czerwca 1935 r. te nowe okręty klasyfikowane były oficjalnie jako Schlachtschiffe.



Narodziny pancernika. Moment położenia stępki *Bismarcka* na pochylni nr 9 stoczni Blohm & Voss w Hamburgu 1 lipca 1936 r.

# *PROJEKTOWANIE PANCERNIKÓW TYPU* BISMARCK

Pancerniki F i G (oficjalnie Schlachtschiffe F i G, późniejsze *Bismarck* i *Tirpitz*) były największymi jednostkami tej kategorii kiedykolwiek zbudowanymi dla niemieckiej marynarki wojennej i najpotężniejszymi ukończonymi w czasie wojny dla floty mocarstwa europejskiego. Pierwsze nieoficjalne studia projektowe pancerników o standardowej wyporności 35 000 ts rozpoczęto w Niemczech już w 1932 roku, jednak dopiero na wiosnę 1934 roku biuro konstrukcyjne marynarki podjęło konkretne prace nad projektem nowego pancernika (Schlachtschiff F). W świetle traktatów międzynarodowych były one całkowicie nielegalne i dopiero umowa morska z Wielką Brytanią z 1935 roku je zalegalizowała.

Od tego momentu Niemcy mogli już budować pancerniki o wyporności standardowej 35 000 ts uzbrojone w armaty kal. 406 mm. Klauzula eskalacyjna, zawarta w późniejszym, drugim traktacie londyńskim z 1936 roku, zezwalała na budowę jednostek o wyporności do 45 000 ts uzbrojonych w armaty kal. 406 mm w przypadku niepodpisania tego traktatu przez Japonię i Włochy do 1 kwietnia 1937 roku. Ponieważ Japonia traktatu nie podpisała, budowa większych pancerników stała się możliwa i legalna również w Niemczech. W 1938 roku Wielka Brytania zaproponowała Niemcom umowę bilateralną ograniczającą wyporność pancerników do 40 000 t, co jednak zostało odrzucone. Niemcy uzasadnili swą odmowę faktem, że Japonia i Włochy nie były już związane żadnymi traktatami.

Początkowo niemieccy stratedzy rozważali możliwość budowy 35 000-tonowych pancerników uzbrojonych w osiem armat kal. 330 mm jak na francuskim typie *Dunkerque*. Okręty takie miałyby rozwijać prędkość maksymalną 30 w. Przypomnijmy, że za głównego przeciwnika uważano wówczas Francję. Wojna z Wielką Brytanią traktowana była jako zło, którego za wszelką cenę należało unikać. Później zaproponowano zwiększenie kalibru artylerii głównej do 350 mm[12].

Wkrótce okazało się, że nowy okręt „rośnie" jak na drożdżach i jego wyporność standardowa wynosi 37 200 t. Po kolejnych zmianach i ulepszeniach wyporność sięgnęła 41 000 ton. Konstruktorzy niemieccy doszli już wcześniej do wniosku, że nowoczesne pancerniki końca lat trzydziestych powinny być uzbrojone w armaty kal. 380 mm, a nawet 406 mm. Ponieważ traktat wersalski wciąż jeszcze zbraniał składania zamówień na same okręty, w tajemnicy zlecono w 1934 r. prace nad obydwoma typami armat. Było to bardzo rozsądne posunięcie, ponieważ czas produkcji ciężkich armat stanowił decydujący czynnik przy budowie wielkich okrętów bojowych. Łatwiej było zbudować same okręty niż zaprojektować i wyprodukować dla nich udane armaty. Z tych właśnie względów Anglicy nie zdołali się już wycofać z realizacji planu uzbrojenia pancerników typu *King George V* w artylerię kalibru 356 mm. Kiedy nadeszły wiadomości, iż Włochy i Francja będą budować szybkie pancerniki uzbrojone w armaty kalibru 380-381 mm, Hitler ostatecznie zadecydował o uzbrojeniu nowych jednostek niemieckich w takie właśnie armaty. Opancerzenie miało zabezpieczać żywotne rejony okrętu przed ogniem artylerii kalibru 380 mm z odległości 20-30000 m, zaś bierny system obrony przeciwtorpedowej miał wytrzymywać trafienia torped z głowicami zawierającymi ładunek 250 kg trotylu (TNT).

Dla nowego niemieckiego pancernika rozważano różne rodzaje napędu:

[12] Jak na rozpoczętych w czasie I wojny światowej dobrze opancerzonych krążownikach liniowych typu *Mackensen*.

- napęd turboelektryczny.
- napęd silnikami wysokoprężnymi
- napęd turboparowy

Początkowo napęd turboelektryczny wzbudzał największe zainteresowanie. Wynikało to z sukcesów tego rodzaju siłowni na amerykańskich lotniskowcach *Lexington* i *Saratoga* wcielonych do służby w 1927 r. Napęd taki przewidziany był również do instalacji na wielkim francuskim transatlantyku *Normandie*, zdobywcy „Błękitnej Wstęgi Atlantyku" w 1937 roku[13]. Siłownia taka jest jednak z natury rzeczy dość ciężka, a dodatkowo Niemcom brakowało doświadczenia w tej dziedzinie. Silniki wysokoprężne zaś, chociaż korzystne pod względem niskiego zużycia paliwa, miały wówczas małą moc jednostkową, wysoką awaryjność i trzeba by użyć ich wielu, aby osiągnąć wymaganą moc siłowni. Szacowano, iż moc ta powinna być ponad dwa razy wieksza niż na pancernikach kieszonkowych! Silniki umieszczone pod grubym pokładem pancernym byłyby trudne do naprawy lub wymiany. Z tych m.in. względów również Japończycy zrezygnowali z silników spalinowych planowanych dla pancerników typu *Yamato*. Ostatecznie dopiero w czerwcu 1936 r. zdecydowano się w Niemczech na sprawdzony napęd turboparowy. Przewidziano tradycyjny trzyśrubowy układ napędowy z trzema maszynowniami i sześcioma kotłowniami mieszczącymi dwanaście wysokociśnieniowych kotłów. Mniejszy ciężar siłowni, w porównaniu do napędu turboelektrycznego, pozwolił na pogrubienie pancerza burtowego z planowanych wcześniej 300 mm do 320 mm, przy zachowaniu tej samej wyporności.

[13] Nominalna moc napędu na *Lexingtonie* wynosiła 180 000 KM, a na *Normandii* – 160 000 KM.

Kadłub pancernika *Bismarck* na pochylni stoczni Blohm & Voss w Hamburgu 1 kwietnia 1938 roku. Doskonale widoczne są kompletne barbety wież artylerii średniej.





Kadłub *Bismarcka* na pochylni pod koniec 1937r. Trwa montaż pokładu pancernego.

Montaż pokładu górnego. Dobrze widoczne są barbety wież artylerii głównej kalibru 380 mm.



Innym problemem było ustalenie dopuszczalnych wymiarów nowego pancernika. Z wielu względów korzystny był wydłużony kształt kadłuba o względnie dużym zanurzeniu, jednak konstruktorzy musieli brać pod uwagę wymiary doków, kanałów, głębokości basenów itp. w portach i bazach niemieckich. Dla przykładu zanurzenie okrętu nie mogło przekroczyć 10 m, ponieważ głębokość Kanału Kilońskiego wynosiła ok. 11 m. Długość i szerokość nie mogły przekraczać odpowiednio 250 m i 38 m, aby okręt można było zbudować i dokować w stoczni marynarki wojennej w Wilhelmshaven a także przeprowadzać przez Kanał Kiloński. Największy suchy dok w Bremerhaven (dawny Kaiserdock) mógł zmieścić statki lub okręty o masie do 60 000 t podobnie jak dok pływający w stoczni Blohm & Voss w Hamburgu. Ostatecznie ustalono, iż wymiary nowego okrętu nie mogą przekraczać wartości 250 × 36 × 10 m. Budowę tak wielkich okrętów mogły wówczas w Niemczech podjąć tylko cztery stocznie: Kriegsmarinewerft w Wilhelmshaven, Deutsche Werke w Kilonii, Blohm & Voss w Hamburgu i A.G. Weser w Bremie. Zasadnicze prace projektowe zakończone zostały 16 listopada 1935 roku. Sylwetka nowych okrętów miała bardzo przypominać znajdujace się w budowie jednostki typu *Scharnhorst*. Później zmieniono nieco kształt dziobowej nadbudówki i w 1938 roku zupełnie przeprojektowano śródokręcie zmieniając katapulty i dodając hangary dla wodnosamolotów obserwacyjnych. Budowę pancernika F (*Bismarck*) zlecono 16 listopada 1935 r. stoczni Blohm & Voss (nr stoczniowy 509), zaś bliźniaczy[14] pancernik G (*Tirpitz*) zamówiony został w stoczni marynarki w Wilhelmshaven (nr stoczniowy 128). Stępka *Tirpitza* położona miała być na przebudowanej pochylni zwolnionej po zwodowaniu *Scharnhorsta*. Pierwszy z nowych pancerników miał oficjalnie zastąpić w służbie stary pancernik *Hannover*, a drugi *Schleswig-Holstein*. Ten ostatni jak wiadomo służył prawie do końca wojny jako szkolny okręt artyleryjski.

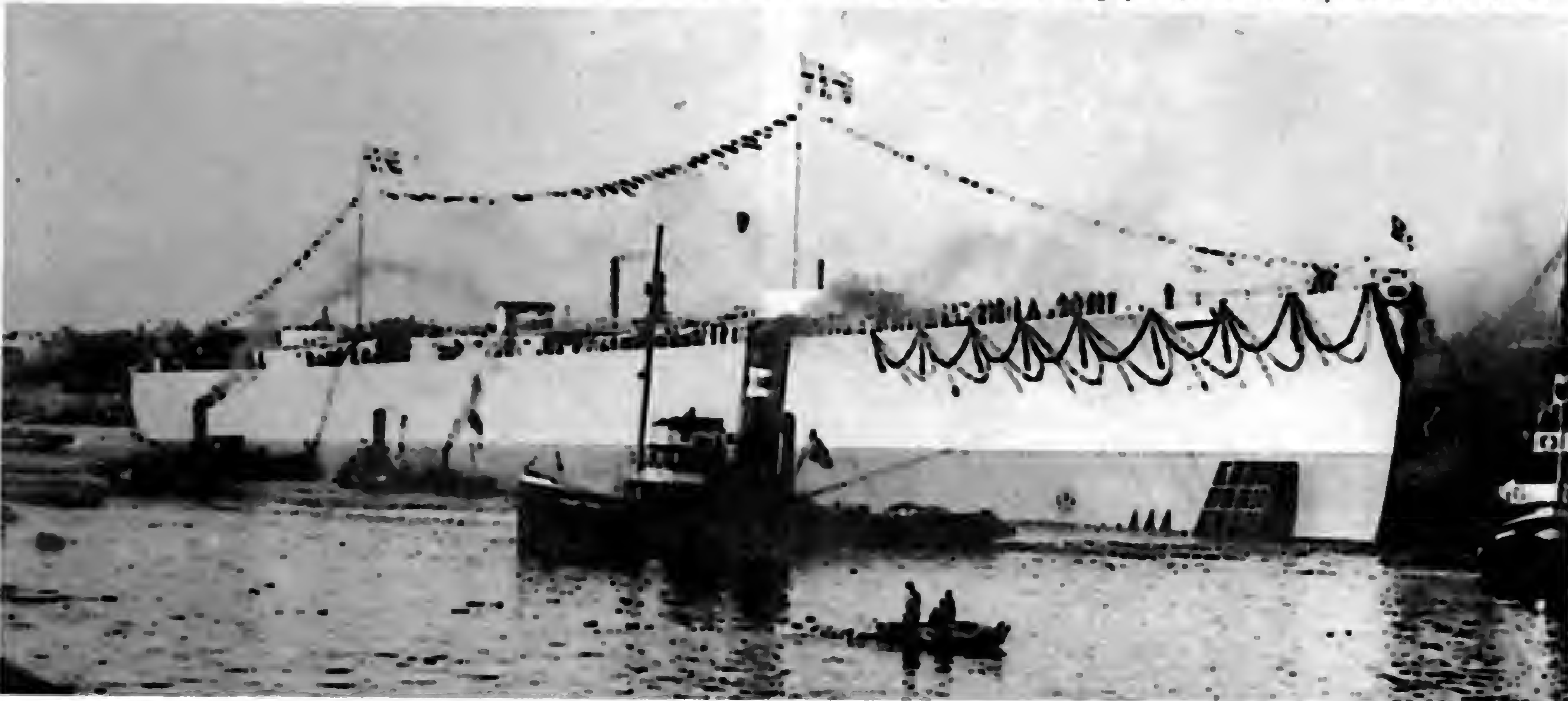
Planowana podstawowa charakterystyka *Bismarcka* miała być następująca:

| | |
|---|---|
| wyporność standardowa | 41 673 ts |
| wyporność pełna | 49 136 ts |
| wyporność bojowa | 50 129 ts |
| długość (klw) | 241,55 m |
| szerokość | 36,00 m |
| zanurzenie (przy wyp. std) | 8,70 m |
| zanurzenie (przy wyp. bojowej) | 10,17 m |
| wysokość boczna kadłuba | 15,00 m |
| uzbrojenie | 8 × 380 mm, 12 × 150 mm, 16 × 105 mm 16 × 37 mm, 12 × 20 mm |
| prędkość | 29,00 w |
| maksymalna | 30,00 w |
| moc maszyn | 138 000 KM |
| maksymalna | 150 000 KM |
| zasięg | 9500 Mm przy 19 w |
| zapas paliwa | 8167 ts |
| pancerz: burty | 320 mm |
| pokład nad komorami amunicyjnymi | 95 mm |
| pokład nad siłownią | 80 mm. |


Kadłub pancernika na pochylni. Widoczna skromna gruszka dziobowa.

[14] Okręt nieco różnił się od prototypu.

Kadłub *Bismarcka* tuż po wodowaniu podczas przeholowywania do nabrzeża wyposażeniowego. Zwraca uwagę początkowa niemal prosta stewa dziobowa.



*Bismarck* w stoczni już pod banderą wojenną. Równocześnie prowadzone sa końcowe prace wyposażeniowe i szkolenie załogi.

# OPIS KONSTRUKCJI

## Kadłub

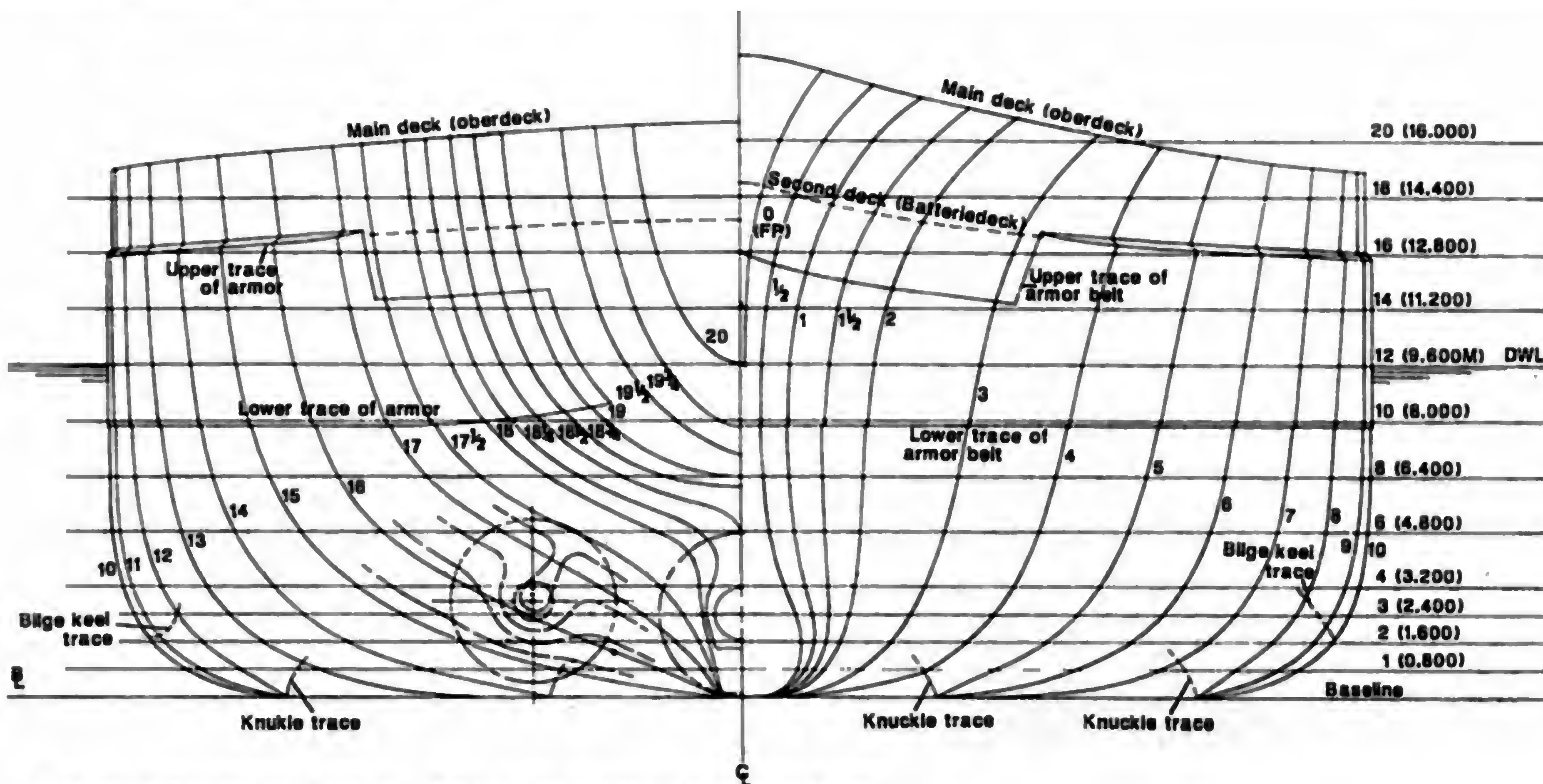
Pancerniki typu *Bismarck* miały bardzo ładną, dobrze wyważoną, jednokominową sylwetkę. Długi kadłub z wzniosem pokładu na dziobie i rufie wraz z silnie wychyloną stewą dziobową stwarzał wrażenie lekkości i szybkości. Szeroko rozchylone wręgi w części dziobowej zapobiegały zalewaniu pokładu przez fale podczas żeglugi na wzburzonym morzu. Ponieważ okręty te nie były nadmiernie przeciążone wyposażeniem w stosunku do rozmiarów kadłuba, charakteryzowały się dobrymi właściwościami morskimi. Poszycie kadłuba wykonano z blach o grubości 20 mm. Wysokość wolnej burty liczona od konstrukcyjnej linii wodnej wynosiła na dziobie 8,8 m, na śródokręciu 5,67 m i na rufie 6,8 m. Kadłub o pięciu pokładach wewnętrznych, podzielony został 21 poprzecznymi grodziami wodoszczelnymi na 22 przedziały oznaczone liczbami rzymskimi I-XXII, zaczynając od rufy. Duża szerokość, większa niż na wszystkich innych pancernikach za wyjątkiem japońskiego typu *Yamato*, zapewniała doskonałą stateczność, a tym samym zwiększoną odporność na uszkodzenia części podwodnej. Kotwice umieszczone w kluzach pokładowych nie powodowały nadmiernych rozbryzgów wodnych, tak typowych dla okrętów z kotwicami w kluzach burtowych.

W celu ograniczenia do minimum masy kadłuba zastosowano spawanie i około 90% połączeń wykonano tą nowatorską wówczas metodą. W innych państwach nadal w tym zcasie powszechnie stosowano nitowanie. W Niemczech spawanie wykorzystywano na szeroką skalę już przy budowie słynnych pancerników kieszonkowych.



Smukły dziób pancernika po zastąpieniu pierwotnej prostej dziobnicy piękną, silnie wychyloną tzw. stewą atlantycką.






Owręże pancernika Bismarck. [Thomas G. Webb, dzięki uprzejmości Naval Institute Press]

Kadłub *Bismarcka* został wodowany jeszcze z prostą dziobnicą, preferowaną wówczas przez niemiecką marynarkę wojenną. Jednakże pierwsze negatywne doświadczenia eksploatacyjne z pancernikami kieszonkowymi i krążownikami liniowymi typu *Scharnhorst* wpłynęły na zmianę tego poglądu. Dziobnica *Bismarcka* została przebudowana w czasie prac wyposażeniowych, bliźniaczego *Tirpitza* zaś wodowano już z nową dziobnicą. Proste dziobnice przebudowywano następnie na większości dużych niemieckich okrętów bojowych, a nawet na niektórych niszczycielach i torpedowcach.

Pomieszczenia mieszkalne zostały zaprojektowane dla około 2000 ludzi. Istniała jednak możliwość zaokrętowania na dłuższy czas dodatkowych marynarzy. Wiązało się to niestety z pogorszeniem wrunków bytowych. Szpital okrętowy, mesę oficerską i laboratorium fotograficzne wyposażono w prosty układ klimatyzacji. W okrętowym systemie wentylacyjnym zainstalowano 230 wentylatorów elektrycznych, z których 33 pracowały na potrzeby siłowni. W tunelach wentylacyjnych zainstalowane były zamykane przegrody zapewniające pełną wodoszczelność wszystkich pomieszczeń do poziomu pokładu pancernego, który spełniał rolę pokładu grodziowego. Poniżej pokładu pancernego tunele wentylacyjne ustawione były pionowo i w ogóle nie przechodziły przez grodzie wodoszczelne. Rozwiązanie takie miało bardzo korzystny wpływ na zwiększenie stopnia niezatapialności okrętu. W przedziałach siłowni tunele wentylacyjne wyposażone były również w przegrody gazoszczelne, co zapobiegało rozprzestrzenianiu się trujących dymów powstających w czasie pożaru.

## Opancerzenie

*Bismarck* był okrętem bardzo dobrze opancerzonym. Łączna masa pancerza wynosiła na nim 17 540 t (bez elementów ruchomych takich jak wieże artyleryjskie), podczas gdy sam kadłub ważył 11 691 t, a siłownia 2800 t. Na uzbrojenie przypadało 6056 t. Przy projektowaniu opancerzenia wzorowano się na rozwiązaniach zastosowanych na jednostkach typu *Scharnhorst*. Generalnie miało ono również podobną grubość jak na tych mniejszych okrętach. Także szerokość systemu biernej obrony przeciwtorpedowej była podobna mimo większej o sześć metrów szerokości kadłuba! Badania przeprowadzone na początku lat trzydziestych przez koncern Kruppa wykazały, iż możliwa jest produkcja pancerza o odporności o 25% wyższej od pancerzy z okresu I wojny światowej. Ten nowy pancerz został użyty na *Bismarcku*. Natomiast nie był rewelacją zastosowany na nowym pancerniku system opancerzenia. Znany i szeroko wykorzystywany przed I wojną światową składał się z poziomego pokładu pancernego odchylonego o 22° w dół na wysokości wewnętrznej grodzi

Koniec pokładu dziobowego. Widoczna dziobowa przewłoka oraz wylot na pokładzie kluzy kotwicznej ze stewy dziobowej.



Dziobowe kabestany i łańcuchy kotwiczne w cieniu potężnych armat kal. 380 mm.



torpedowej i łączącego się z dolną krawędzią pionowego zewnętrznego pancerza burtowego. Rozwiązanie to doskonale chroniło żywotne części okrętu, takie jak siłownia czy komory amunicyjne, jednak cała górna część kadłuba powyżej pokładu pancernego wystawiona była na zniszczenia. Górny pancerz burtowy o grubości 145 mm i szerokości 2,2 m miał chronić górne części kadłuba przed odłamkami i pociskami lżejszego kalibru, nie zabezpieczał jednak przed skutkami trafień ciężkich pocisków. Wada ta ujawniła się podczas ostatniej bitwy *Bismarcka*, kiedy okręt ten, po stosunkowo krótkim czasie, stał się zupełnie niezdolny do prowadzenia dalszej walki, nadal jednak zachowując pływalność i sprawne maszyny.

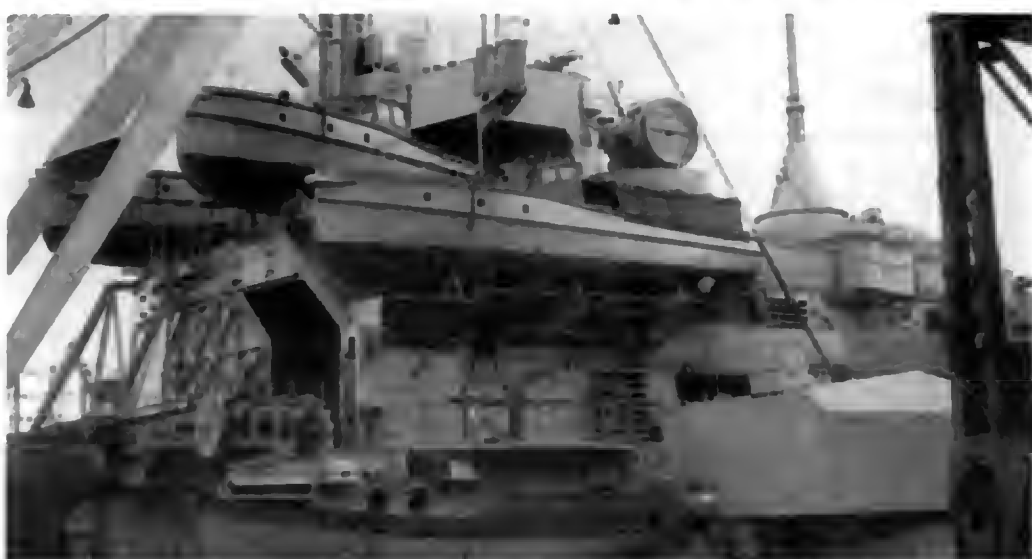


Widok z lewej burty na komin, hangar i katapultę wraz z dźwigami do obsługi łodzi i podnoszenia wodnosamolotów. Dobrze widoczny jest zaczep dla samolotu na katapulcie.

Główny pancerz burtowy miał grubość 320 mm (szerokość ok. 3,6 m), która w dolnej jego części zmniejszała się do 170 mm (szerokość ok. 1,4 m). Sięgał on ok. 1,6 m poniżej konstrukcyjnej linii wodnej oraz obejmował 68% długości kadłuba, czyli więcej niż na innych ówczesnych pancernikach. Dla porównania wartość ta wynosiła 53,5% na *Yamato*, 53,9% na amerykańskim typie *Iowa* albo 54,2% na francuskim *Richelieu*. Duża wartość na *Bismarcku* wynikała z faktu rozmieszczenia artylerii głównej w czterech dwulufowych wieżach rozmieszczonych w płaszczyźnie symetrii okrętu. Rozwiązania z trzema wieżami trzylufowymi albo nawet dwoma wieżami czterolufowymi pozwalały na znaczne skrócenie ciężkiej cytadeli pancernej. Cytadelę pancerną można przyrównać do wielkiej prostopadłościennej skrzyni bez dna, której ściany boczne stanowią płyty pancerza burtowego, ściany przednie i tylne to dwie grodzie pancerne, zaś pokład pancerny stanowi wieko. Przednia i tylna gródź pancerna miała maksymalną grubość 220 mm a dodatkowa gródź za maszyną sterową tylko 150 mm.



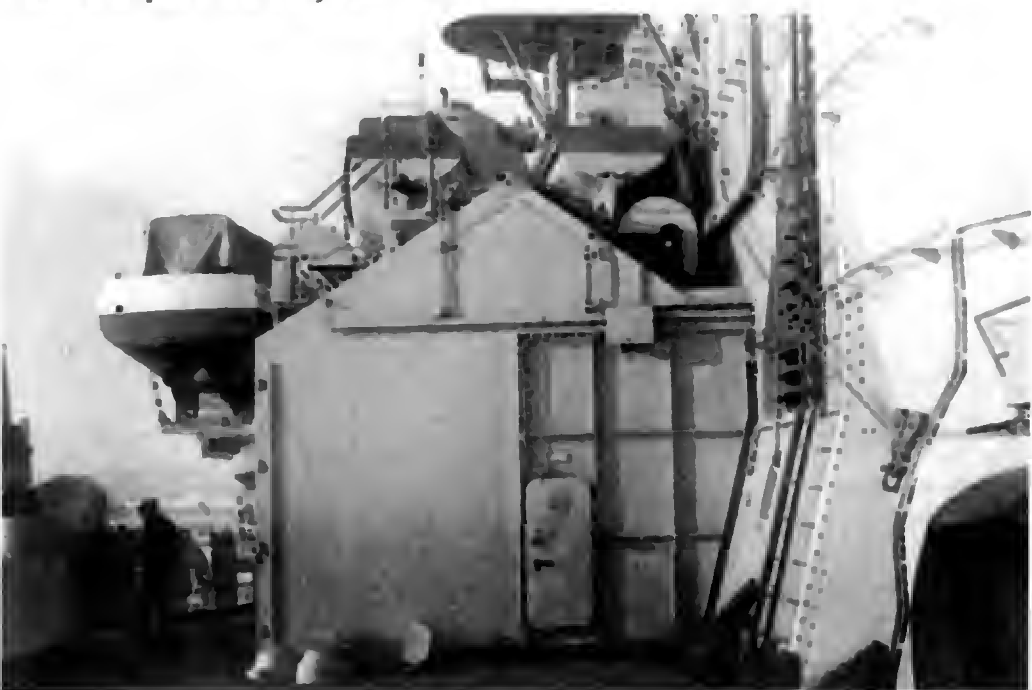
Komin Bismarcka widziany z nabrzeża. Zwraca uwagę półkulista osłona reflektora na podeście zamontowany do bocznej ściany komina.



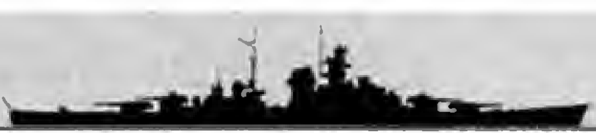
Śródokręcie *Bismarcka* – hangar nr 1 oraz kutry motorowe na jego dachu. Z prawej strony w kierunku rufy widoczna tylna lewoburtowa wieża artylerii średniej, zaś nad nią miejsce na rufowy dalocelownik przykryte tymczasowo stożkową osłoną.

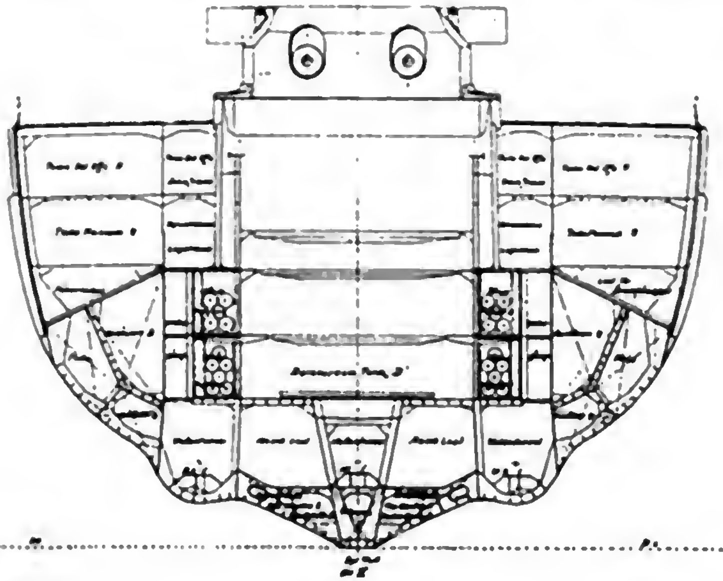


Prawoburtowa katapulta w wysuniętej pozycji gotowa do użycia – widok od rufy. Na pierwszym planie łodzie ratunkowe, w głębi dalocelownik typu SL 8 i wieża artylerii średniej kal. 150 mm.

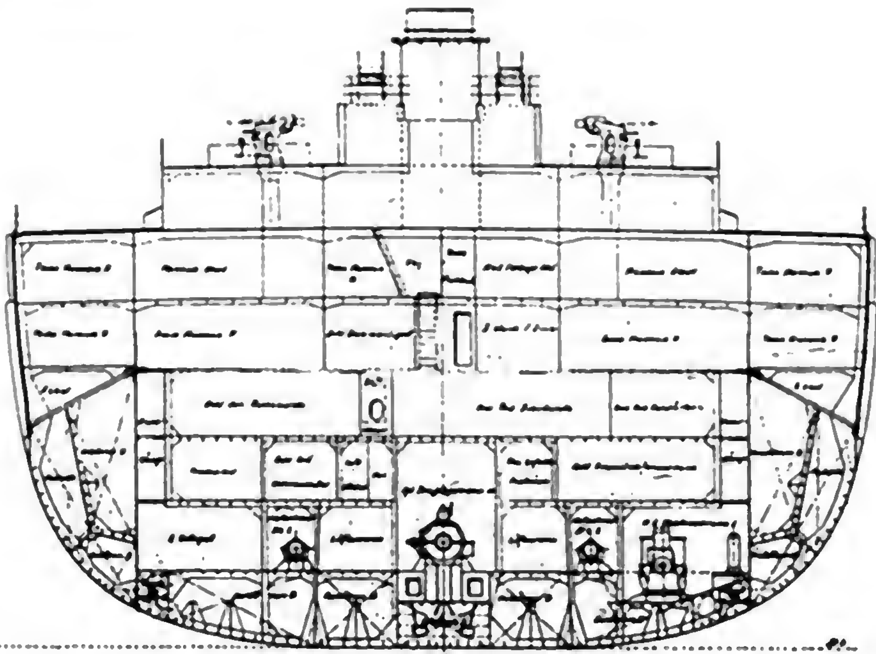


Lewoburtowy hangar nr 2 umieszczony obok podstawy komina widziany od rufy. Na dachu hangaru widać łodzie ratunkowe a na pokładzie z lewej strony część stabilizowanego stanowiska armat kal. 105 mm.

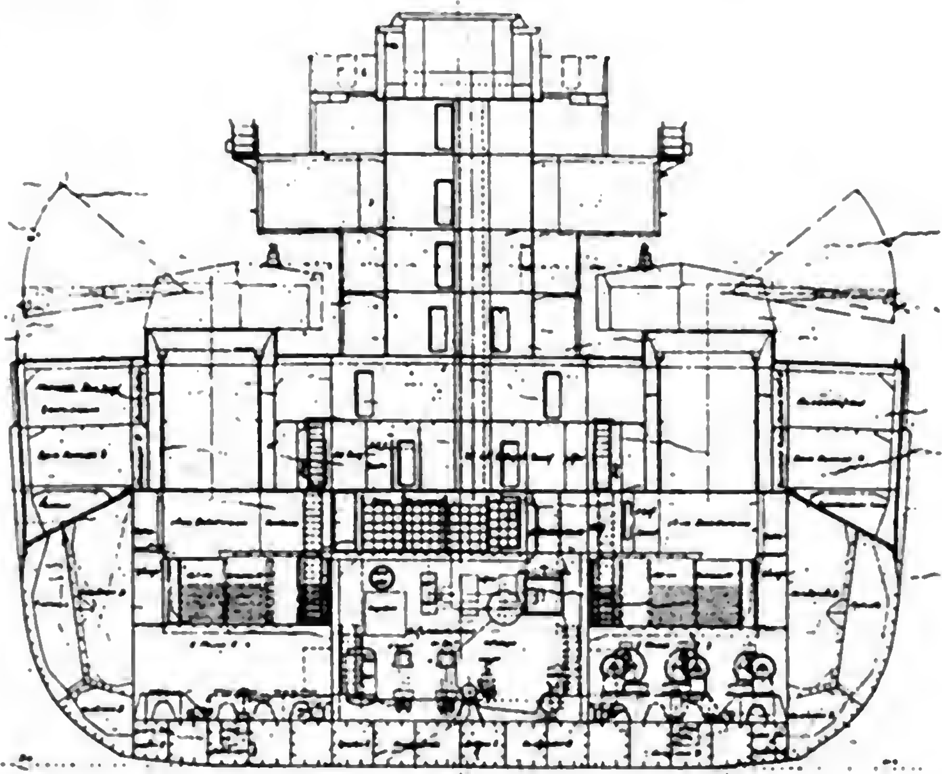




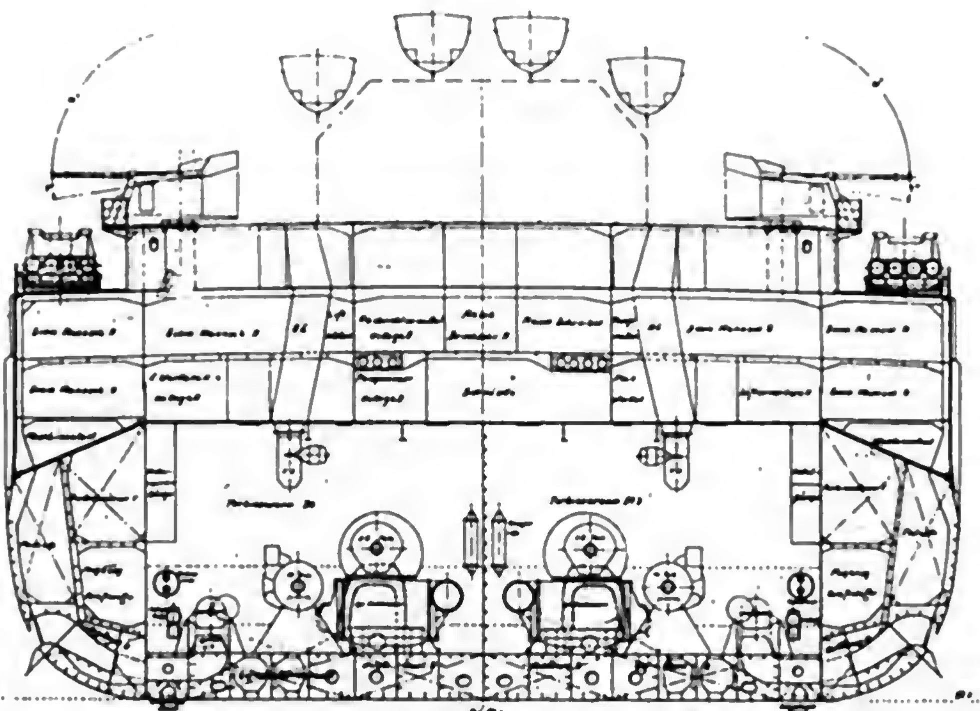
Przedział VI



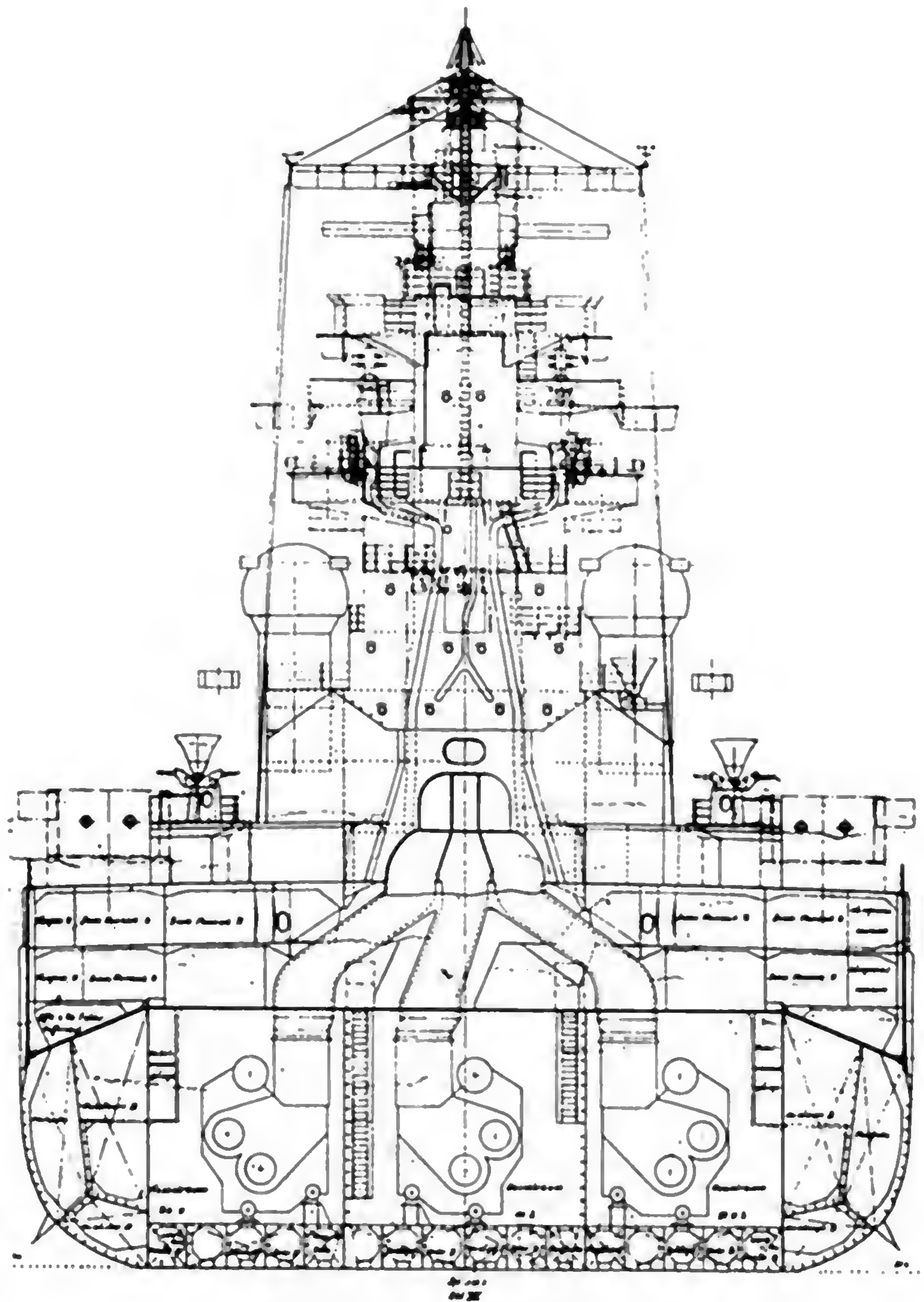
Przedział VII



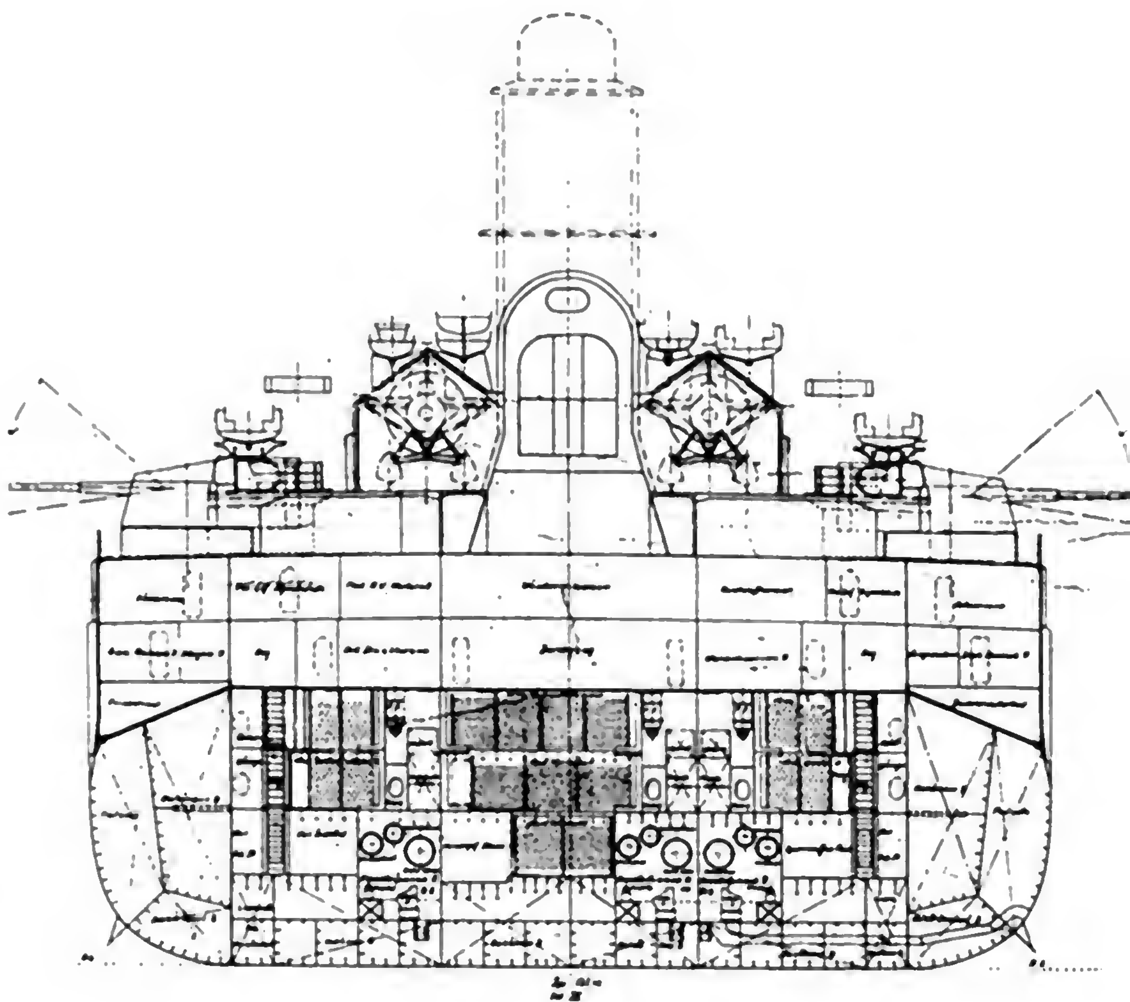
Przedział VIII



Przedział X



Przedział XIII

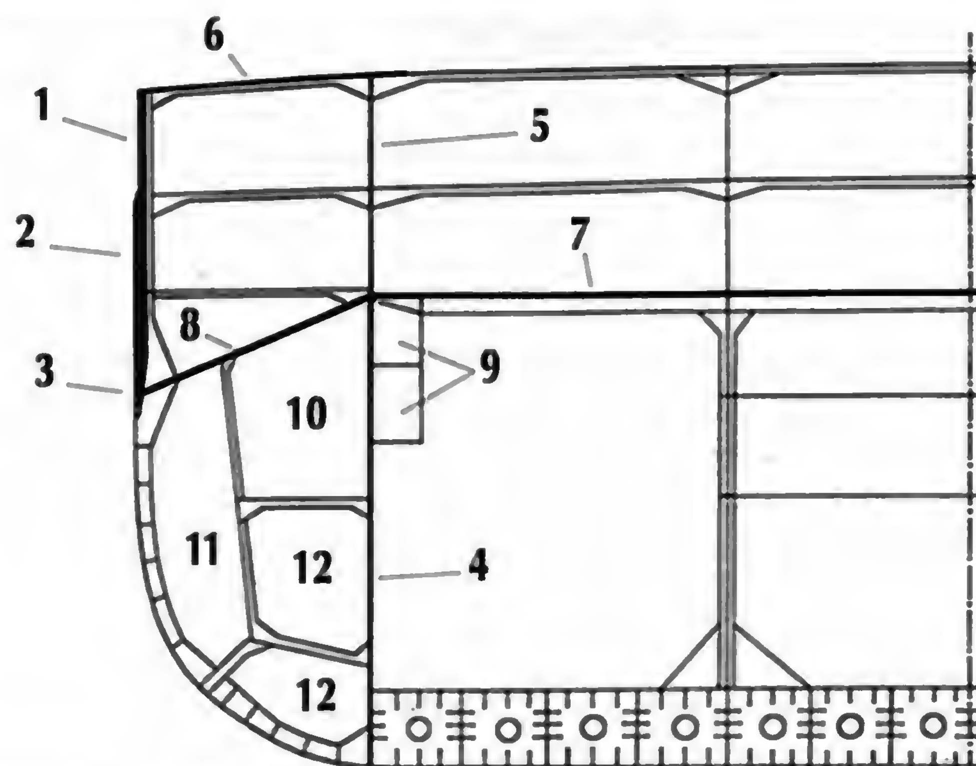


Przedział XIV

Poprzeczne przekroje kadłuba reprodukowane z oryginalnego planu generalnego bliźniaczego *Tirpitza* (wszystkie przekroje w widoku od rufy).

Pancerz pokładowy miał łączną grubość 130 mm nad siłownią i 145 mm nad komorami amunicyjnymi. Rzeczywista jego odporność była jednak mniejsza, ponieważ składały się na niego dwa pokłady: pokład górny o grubości 50 mm i główny pokład pancerny o grubości odpowiednio 80 mm i 95 mm. Wspomniane wcześniej skosy pokładu pancernego, dochodzące do pancerza burtowego, miały grubość 110 mm i znacznie zwiększały odporność okrętu na ostrzał z małych odległości, co też w pełni potwierdziło się w czasie jego ostatniej bitwy. Pokład pancerny o grubości 110 mm przedłużony został w kierunku rufy celem ochrony urządzeń sterowych. Wszystkie przewody spalinowe z kotłów i tunele powietrzne do siłowni zostały wyposażone w pancerne gretingi zabezpieczające przed przedostaniem sie odłamków do wnętrza. Gretingi te wykonano w postaci grubych płyt pancernych, w których wywiercono otwory umożliwiające przepływ spalin lub powietrza.

Dużo uwagi poświęcono opancerzeniu czterech wież artylerii głównej i były to wraz ze swoimi barbetami najsilniej chronione elementy na całym okręcie. Barbety miały grubość 340 mm nad pokładem górnym i 220 mm poniżej, zaś przednie ściany wież osiągały grubość 360 mm, boki 150-220 mm i tylne ściany 320 mm. Opancerzenie to obliczone na normalne warunki walki morskiej, w wielu wypadkach nie wytrzymało ognia na wprost z małej odległości z armat kal. 406 mm brytyjskiego pancernika *Rodney*. Na *Bismarcku* pancerne stanowiska dowodzenia znajdowały się na dziobowej i rufowej nadbudówce. Były one osłonięte grubym pancerzem dochodzącym miejscami do 350 mm (stanowisko rufowe tylko 150 mm). Podobne rozwiązania stosowali także Amerykanie, Francuzi, Japończycy i Włosi, podczas gdy Brytyjczycy uznawali tylko osłonę odłamkową, wychodząc z założenia, iż bezpośrednie trafienie ciężkim pociskiem i tak obezwładni znajdujący sie na takim stanowisku personel. Na *Bismarcku* dziobowe stanowisko dowodzenia uległo kompletnemu zniszczeniu w jego ostatniej bitwie.

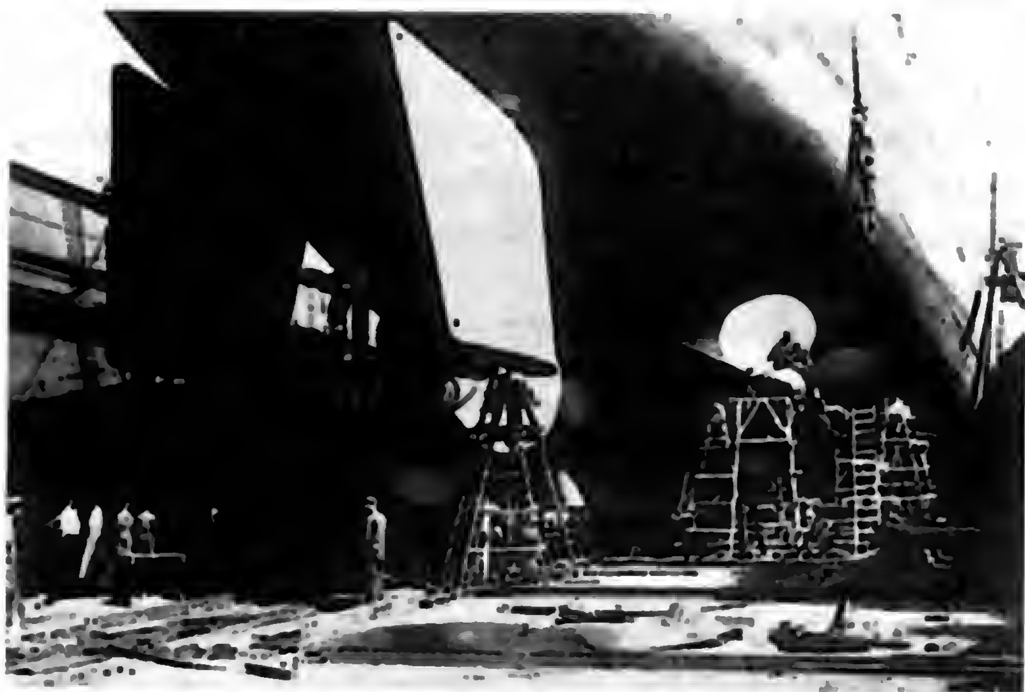



Przekrój poprzeczny kadłuba pancernika na owrężu: 1-górny pancerz burtowy (145 mm), 2-główny pancerz burtowy (320 mm), 3-dolny pancerz burtowy (170 mm), 4-wewnetrzna gródź przeciwtorpedowa (45 mm), 5-przegroda przeciwodłamkowa (30 mm), 6-pokład górny (50 mm), 7-głowny pokład pancerny (80 mm), 8-skosy pokładu pancernego (110 mm), 9-ciągi kablowe, 10-woda, 11-przestrzeń pusta, 12-paliwo (mazut). [wg S. Breyera]

*Bismarck* przy nabrzeżu wyposażeniowym w czerwcu 1940 r. Z chaosu stoczniowych rusztowań, węży i kabli wyróżnić można wieże artylerii średniej. Góruje nad nimi bryła pomostu bojowego z mocno zabudowanym głównym masztem. Za nim komin z charakterystyczną sierpową osłoną reflektorów. Uwagę zwraca również ruchome skrzydełko pomostu bojowego znajdujące się w pozycji złożonej.

## Obrona przeciwtorpedowa

Bardzo duża szerokość kadłuba *Bismarcka* umożliwiała zastosowanie głębokiego, wielowarstwowego systemu biernej obrony przeciwtorpedowej, z czego jednak w praktyce nie skorzystano. Systemy takie o różnej konstrukcji, stosowane na wszystkich pancernikach, miały za zadanie pochłanianie energii wybuchu głowicy bojowej torpedy, zapobiegając zalaniu pomieszczeń wewnętrznych wodą zaburtową. Na *Bismarcku* przyjęto do obliczeń głowice torpedowe zawierające 250 kg trotylu. Wewnętrzna gródź przeciwtorpedowa miała grubość 45 mm. Szerokość tych systemów ograniczona była różnicą pomiędzy szerokością przedziałów wewnętrznych, takich jak siłownia czy komory amunicyjne, a szerokością kadłuba w danym miejscu. Na *Bismarcku* szerokość tego system wynosiła tylko 5,5 m na śródokręciu, podczas gdy na przykład na francuskim *Richelieu*, węższym o prawie 3 m, sięgała 8,25 m. Na znacznie mniejszym *Dunkerque* wartość ta wynosiła aż 7,0 m! Na *Yamato* było to 7,15 m. Najgorzej wypadał brytyjski typ *King George V*, na którym system obrony przeciwtorpedowej miał głębokość tylko 3,96 m.

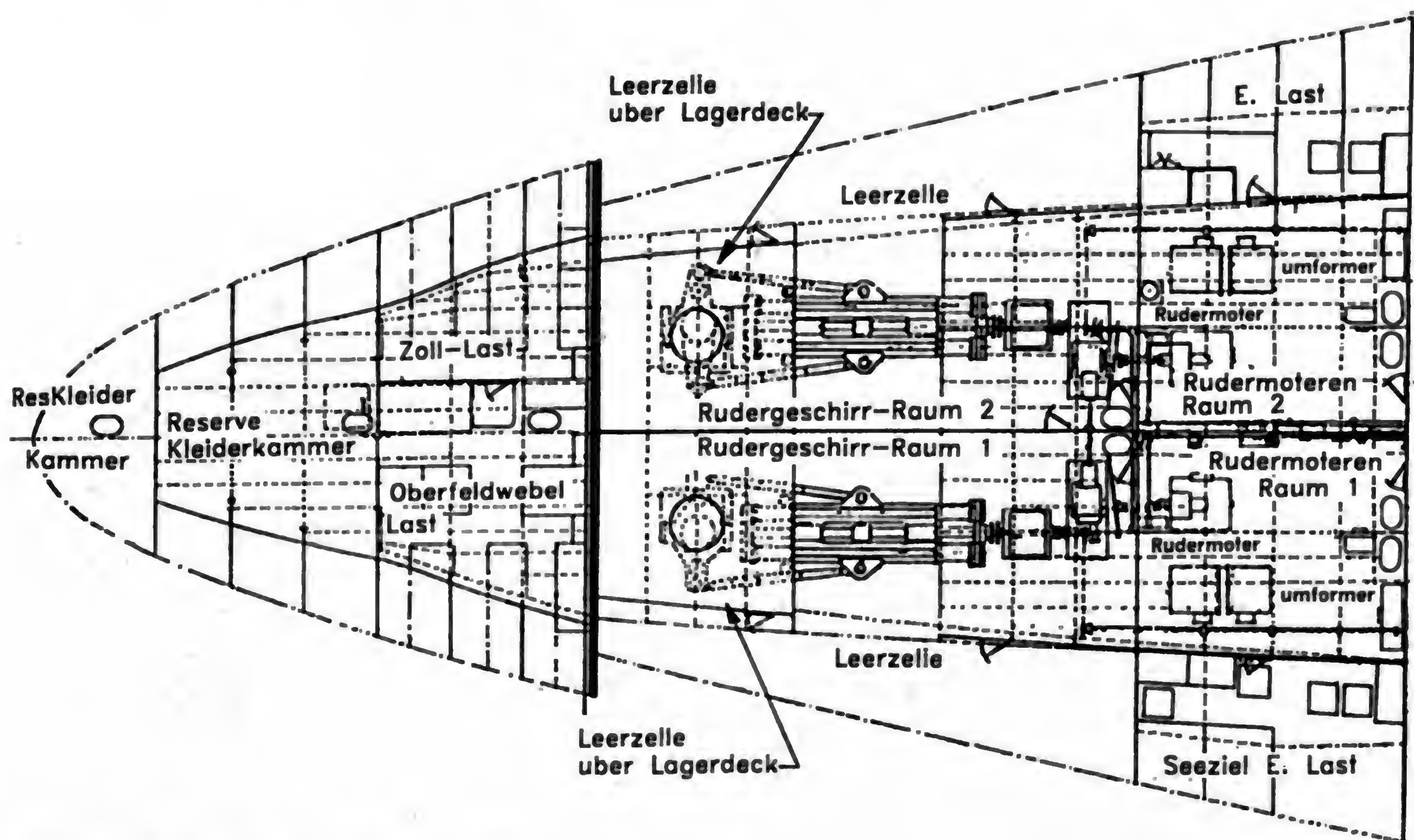


Bismarck w suchym doku. Wyraźnie widać trzy śruby napędowe i dwa umieszczone blisko obok siebie stery.

## Siłownia

*Bismarck* i jego bliźniak *Tirpitz*, były projektowane w okresie, kiedy na całym świecie odchodzono już od tradycyjnych koncepcji powolnego, lecz silnie opancerzonego i uzbrojonego pancernika oraz szybkiego krążownika liniowego. Powoli obie te kategorie okrętów zastępował szybki pancernik. Stało się to możliwe dzięki ogromnemu postępowi technicznemu, szczególnie w budowie siłowni okrętowych, których masa jednostkowa stale się zmniejszała. Nowe siłownie, o tej samej masie co dawniej, miały moc często ponad dwu- lub trzykrotnie większą. Umożliwiało to wymianę maszyn na starych okrętach, zwiększając ich prędkość maksymalną lub grubość opancerzenia tak jak np. na włoskich pancernikach typu *Conte di Cavour* albo japońskich krążownikach liniowych typu *Kongo*.

Wysokociśnieniowa siłownia turboparowa *Bismarcka* była najbardziej zaawansowana technicznie wśród wszystkich pancerników budowanych wówczas na świecie, z wyjątkiem okrętów amerykańskich. Siłownia ta miała zapewnić dużą prędkość, małe zużycie paliwa, wysoką niezawodność i duży zasięg pływania, tak ważny w przypadku prowadzenia działań korsarskich na otwartych wodach Północnego Atlantyku. Dwanaście kotłów wodnorurkowych Wagnera ustawiono w sześciu kotłowniach, zgrupowanych na śródokręciu przed trzema maszynowniami. Dwie grupy trzech kotłowni oddzielone zostały od siebie przedziałami urządzeń pomocniczych. Taki układ siłowni zapewniał lepsze zabezpieczenie przed uszkodzeniami niż było to możliwe na mniejszych jednostkach typu *Scharnhorst*. Opalane ropą kotły z naturalnym obiegiem wody miały ciśnienie robocze 58 atm przy temperaturze pary 465 °C. Mogły one być gotowe do pracy w ciągu 20 minut, co należy uznać za czas wyjątkowo krótki. Wysokie ciśnienie robocze umożliwiało zastosowanie ekonomicznych szybkoobrotowych turbin parowych z przekładniami redukcyjnymi o podwójnym przełożeniu w celu znacznego obniżenia zużycia paliwa. Duża liczba kotłów zapewniała elastyczną eksploatację siłowni. Podobnie jak krążowniki liniowe typu *Scharnhorst* i krążowniki ciężkie typu *Admiral Hipper*, nowy pancernik mógł




Plan rozmieszczenia maszyn sterowych *Bismarcka* wg jego oryginalnej dokumentacji.



Centralna rozdzielnia elektryczna na pancerniku typu *Bismarck*.

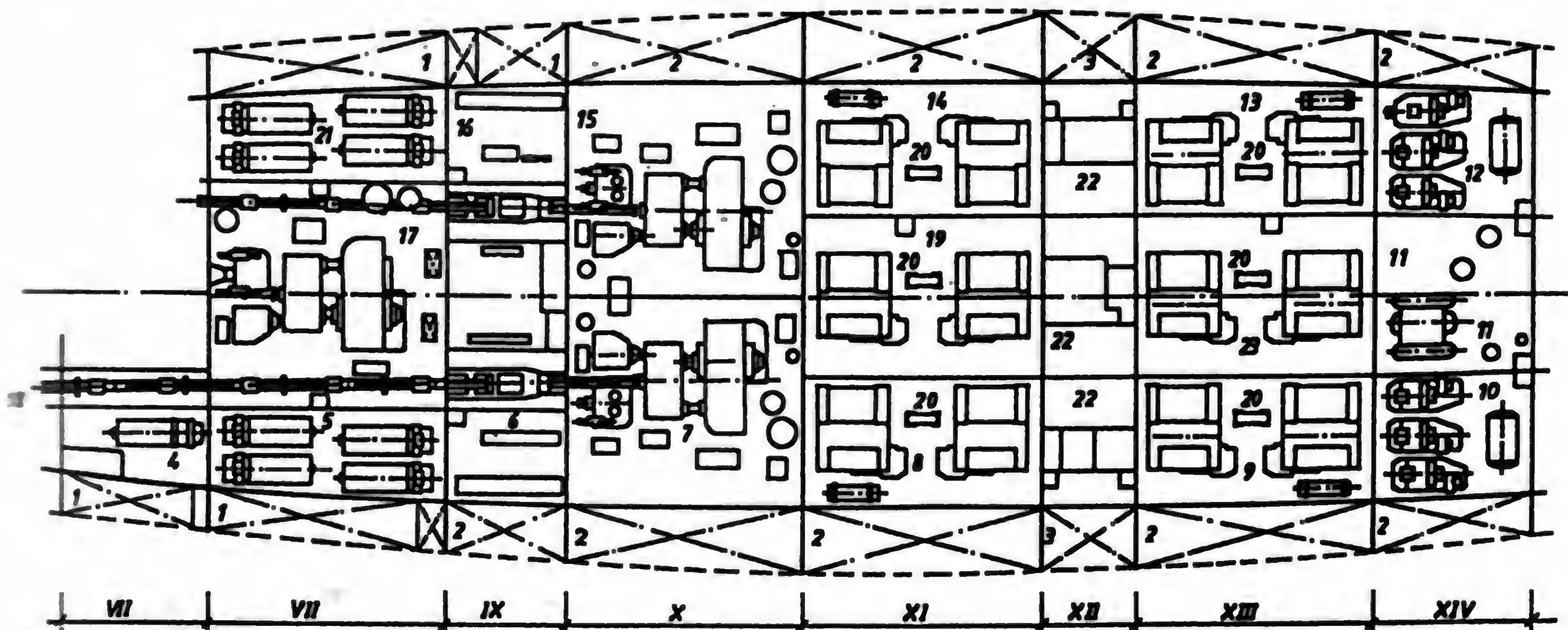
z łatwością utrzymywać prędkość marszową 19-21 węzłów z sześcioma kotłami w linii (po dwa na jeden zespół turbin). Stopniowe włączanie kolejnych kotłów umożliwiało zwiększanie prędkości. Dopiero przy prędkościach przekraczających 27-28 w wykorzystywane były wszystkie kotły.

Ze względu na brak odpowiednich doświadczeń technicznych, na *Bismarcku* zdecydowano się zastosować niezbyt ekonomiczne turbiny parowe z przekładniami redukcyjnymi o pojedynczym przełożeniu. Przy maksymalnych obrotach śrub napędowych 270 obr./min. turbiny wysokiego ciśnienia osiągały tylko 2880 obr./min. Szybkoobrotowe turbiny z przekładniami o podwójnym przełożeniu stosowane w czasie wojny tylko na okrętach amerykańskich były mniejsze i bardziej ekonomiczne. Przy mocy nominalnej 138 000 KM *Bismarck* osiągał prędkość 29 w., zaś przy mocy maksymalnej 150 000 KM prędkość przekraczała 30 w. Mimo znacznej szerokości i niezbyt wielkiego zanurzenia te szybkie okręty miały mały współczynnik pełnotliwości kadłuba wynoszący tylko 0,56. Zapas paliwa 8046 t miał umożliwiać przepłynięcie dystansu 4500 Mm przy stałej prędkości 28 w. na spokojnej wodzie. W warunkach bojowych praktyczny zasięg był oczywiście mniejszy.



Inne ujęcie tej samej centrali. Zwraca uwagę wielka liczba mierników i pokreteł starujących.

Elektrownia okrętowa na *Bismarcku* była bardzo rozbudowana i jej moc wynosiła aż 7910 kW. W jej skład wchodziło pięć turbogeneratorów o mocy po 690 kW (3450 kW) i jeden o mocy 460 kW, jak również osiem spalinowych zespołów prądotwórczych o mocy po 500 kW (4000 kW). Wszystkie te agregaty wytwarzały prąd stały. Ponadto na okręcie zainstalowano dwa agregaty prądu przemiennego o mocy po




Uproszczony plan potężnej siłowni okrętu: 1-zbiorniki paliwa dla silników wysokoprężnych, 2-zbiorniki mazutu do opalania kotłów, 3-zbiornik rozchodowy mazutu, 4-elektrownia prądu przemiennego, 5-elektrownia nr 1, 6-rozdzielnia elektryczna nr 1, 7-maszynownia prawoburtowa, 8-prawoburtowa kotłownia nr 1, 9-prawoburtowa kotłownia nr 2, 10-elektrownia nr 3, 11-kotłownia pomocnicza, 12-elektrownia nr 4, 13-lewoburtowa kotłownia nr 2, 14-lewoburtowa kotłownia nr 1, 15-maszynownia lewoburtowa, 16-rozdzielnia elektryczna nr 2, 17-maszynownia środkowa, 18-prawoburtowy tunel wału śrubowego, 19-kotłownia środkowa nr 1, 20-stanowiska manewrowe kotłowni, 21-elektrownia nr 2, 22-pomieszczenia urządzeń pomocniczych kotłowni, 23-środkowa kotłownia nr 2; liczbami rzymskimi oznaczono przedziały pomiędzy poprzecznymi grodziami wodoszczelnymi. [wg Kopp/Schmolke]

Dziobowe wieże artyleryjskie i wieża dowodzenia pancernika *Bismarck* podczas rejsu ćwiczebnego na Bałtyku w kwietniu 1941 roku.

550 kVA i 460 kVA przeznaczone do zasilania wyposażenia specjalnego. Zespoły prądotwórcze rozmieszczone były w pięciu przedziałach wodoszczelnych po obu burtach okrętu. Normalne obciążenie sieci elektrycznej na *Bismarcku* wynosiło 3950 kW (220 V), a bojowe 5920 kW. Tak więc rezerwa mocy elektrycznej była wystarczająca i wynosiła prawie 2000 kW (cztery spalinowe zespoły prądotwórcze). Zapewniało to ciągłość dostaw prądu w przypadku uszkodzeń bojowych. Z zeznań rozbitków z *Bismarcka* wynika, iż we wnętrzu okrętu do końca działało oświetlenie!

Urządzenia sterowe *Bismarcka* były przez lata tematem wielu dyskusji ze względu na tragiczne skutki przypadkowego trafienia uzyskanego przez samoloty z *Ark Royala*. Pamiętać trzeba jednak, iż stery są piętą achillesową każdego bez wyjątku okrętu. Na *Bismarcku* zastosowano dwa stery umieszczone obok siebie o powierzchni po 24,2 m², z osiami odchylonymi od pionu o kąt 8°. Każdy ster mógł być poruszany przez oddzielną elektryczną maszynę sterową, jednak przewidziano specjalne połączenie mechaniczne pozwalające na operowanie obydwoma sterami przy pomocy tylko jednej maszyny sterowej. Obie maszyny sterowe można było odłączać, przechodząc na sterowanie ręczne.

## Uzbrojenie

Pancerniki typu *Bismarck*, jak przystało na okręty tej kategorii, otrzymały silne uzbrojenie artyleryjskie. W czterech silnie opancerzonych wieżach, wzorem wielu starszych konstrukcji zagranicznych rozmieszczono osiem armat kalibru 380 mm o długości lufy 47 kalibrów firmy Krupp. Armaty te skonstruowane w 1934 roku były znacznie lepsze niż podobne niemieckie armaty tego kalibru z 1913 roku użyte na pancernikach *Baden* i *Bayern* wcielonych do służby w 1916 roku[15]. *Bismarcka* z wyżej wymienionymi okrętami łączyło w dziedzinie uzbrojenia jedynie identyczne rozmieszczenie głównej artylerii. Wieże otrzymały nazwy Anton i Bruno na dziobie oraz Caesar i Dora na rufie, zaczerpnięte z kodu sygnałowego Kriegsmarine. Kompletna armata modelu 38 cm-SK C/34 wraz z mechanizmem zamkowym miała masę 110,7 t, prędkość wylotowa pocisku sięgała 820 m/s, a donośność przy kącie podniesienia lufy 30° wynosiła 35 500 m. Stosowano trzy rodzaje pocisków o masie 800 kg[16] oraz ładunek miotający o masie 212 kg. Pociski przeciwpancerne z zapalnikiem dennym miały ładunek wybuchowy o masie 18,8 kg (2,35%) zaś odłamkowe z zapalnikiem dennym otrzymały ładunek o masie 32,6 kg (4,1%), a z zapalnikiem w głowicy – 64,2 kg (8,0%). Każda armata mogła oddać jeden strzał co 18 sekund, co dawało średnią szybkostrzelność 3,3 strz./min. W praktyce szbkostrzelność ta była nieco mniejsza.

Te dość wyśrubowane parametry w stosunku do kalibru ograniczyły żywotność lufy do ok. 250 strzałów z pełnym ładunkiem miotającym. Podwyższanie parametrów bez zwiększania kalibru zawsze prowadzi do obniżenia trwałości luf i na przykład dla włoskich armat kal. 381 mm użytych na typie *Vittorio Veneto* wynosiła ona tylko 130 strzałów przy ogromnej prędkości wylotowej i donośności. Jak z tego widać

[15] Budowy dwóch dalszych okrętów tego typu, *Württemberg* i *Sachsen*, nigdy nie ukończono.

[16] Pociski te były lżejsze od innych kal. 380-381 mm stosowanych w okresie II wojny światowej.

Fotografia wieży artylerii kal. 380 mm z obrotową podstawą.



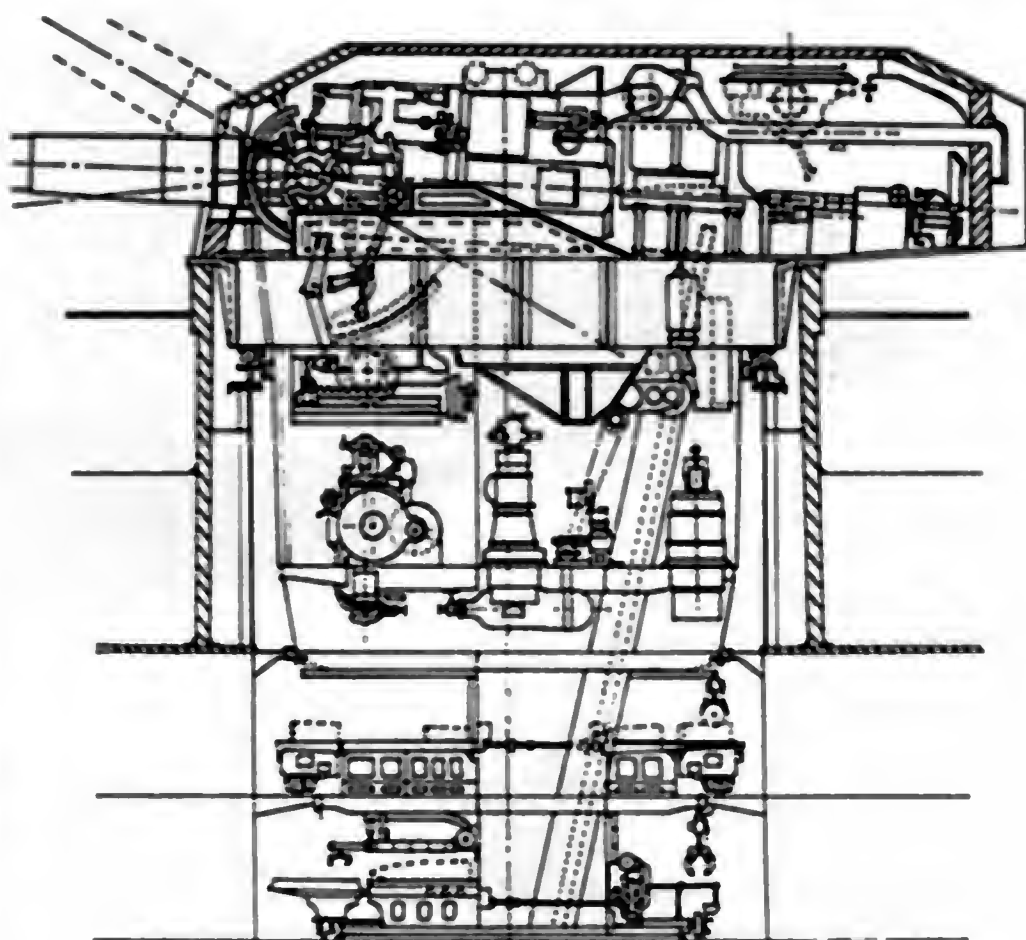
każde rozwiązanie techniczne to swego rodzaju kompromis pomiędzy sprzecznymi wymaganiami. Najlepszym przykładem tego rodzaju kompromisu są same okręty wojenne oceniane jako całość.

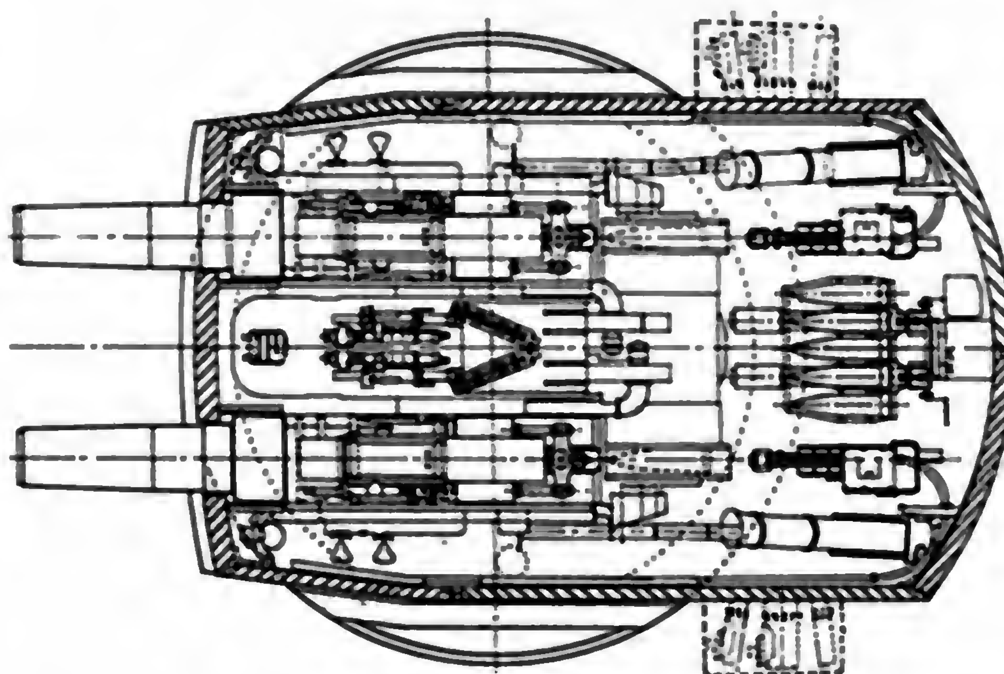
Masa jednej dwudziałowej wieży wraz z częścią obrotową i 10,5-metrowym dalmierzem, jednak bez barbety i amunicji wynosiła 1064 t. Zapas amunicji na każdą wieżę wynosił 210 do 240 pocisków wraz z ładunkami miotającymi. Teoretyczna zdolność przebijania typowego pancerza wynosiła dla tych armat 510 mm z odległości 10 000 m, 364 mm/20 000 m, 350 mm/21 000 m i 308 mm/25 000 m. Stosunkowo mały maksymalny kąt podniesienia lufy przyjęty został ponieważ z założenia *Bismarck* działać miał na wodach o ograniczonej widoczności, gdzie z reguły niemożliwe jest celne prowadzenie ognia na wielkich odległościach.

*Bismarck* wyposażony został w silną artylerię średnią przeznaczoną wyłącznie do zwalczania nie opancerzonych lub słabo opancerzonych celów nawodnych takich jak niszczyciele i małe krążowniki. Było to tradycyjne rozwiązanie stosowane na pancernikach do lat dwudziestych. Decyzję swą Niemcy motywowali koniecznością zapewnienia swym okrętom możliwości skutecznej obrony przed atakami jednostek lekkich w warunkach nocnych itp. przy pomocy szybkostrzelnych armat o względnie dużej sile rażenia. Podobnie postąpili Włosi i Japończycy. Amerykanie, Brytyjczycy i Francuzi[17] wyposażyli swe okręty w uniwersalną artylerię średnią. Umożliwiło to ustawienie większej liczby dział o tej samej łącznej masie.

Na *Bismarcku* zainstalowano dwanaście armat 15 cm–SK C/28, takich samych jak na krążownikach liniowych typu *Scharnhorst*, które rozmieszczono po sześć z każdej burty w silnie opancerzonych (do 100 mm) dwudziałowych wieżach typu C/34. Wieże dziobowe miały masę po 150,3 t, środkowe z dalmierzami po 131,6 t a rufowe po 97,7 t. Armaty o długości lufy 55 kalibrów i masie wraz z zamkiem do 9080 kg miały żywotność lufy ok. 1100 strzałów oraz szybkostrzelność 6 strz/min. Pociski przeciwpancerne i odłamkowe o masie 45,3 kg wystrzeliwane z prędkością 875 m/s miały donośność 23 000 m przy kącie podniesienia lufy 40°. Ładunek miotający wynoił 23,5 kg. Zapas amunicji na jedną wieżę obejmował 300 pocisków. W przypadku ataku powietrznego armaty te były praktycznie bezużyteczne.

Z racji wielkich rozmiarów *Bismarcka* zmieściło się także szesnaście ciężkich armat przeciwlotniczych kalibru 105 mm typu 10,5 cm–SK C/33 umieszczonych w dwulufowych stanowiskach stabilizowanych trójosiowo, ustawionych na pierwszym pokładzie nadbudówki. Taka lokalizacja zapewniała im szeroki kąt ostrzału. Początkowo planowano, iż na okręcie zamontowane będą tylko nowe podstawy typu C/37, jednak ze względu na trudności produkcyjne połowa planowanych armat[18] ustawiona została na starszych podstawach typu C/31. Armata 10,5 cm–SK C/33 miała masę 4560 kg, żywotność lufy 2950 strzałów, prędkość wylotową 900 m/s, donośność 17 700 m, pułap przy kącie podniesienia lufy 80° sięgał 12 500 m. Masa pocisku wynosiła 15,1 kg a szybkostrzelność 15 strz/min. Całkowity zapas amunicji kal. 105 mm obejmował 6270 pocisków. Łączna masa stabilizowanego stanowiska typu C/31 wynosiła 33 480 kg, a typu C/37 już tylko 31 695 kg.





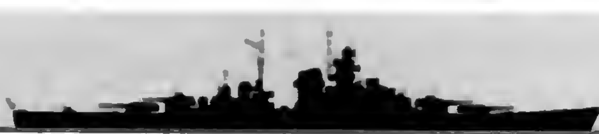
Uproszczony plan wieży artylerii głównej *Bismarcka* kalibru 380 mm. [wg M.J. Whitley'a]

Widok na barbetę wieży Bruno artylerii głównej *Bismarcka*.



[17] Artyleria średnia kal. 152 mm na typie *Richelieu* projektowana była jako uniwersalna.

[18] Cztery podstawy wokół pomostu bojowego.

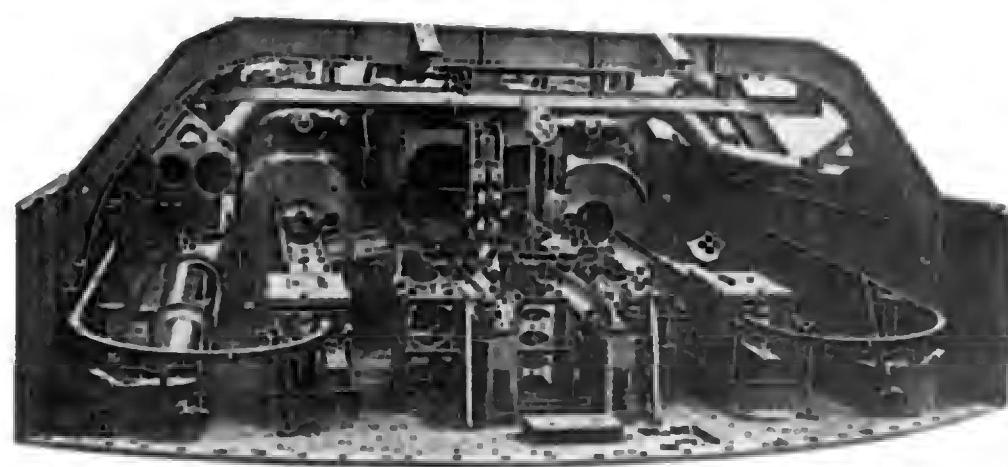




Widok mechanizmów wieży artylerii kal. 380 mm przed zamontowaniem ścian i dachu wieży.



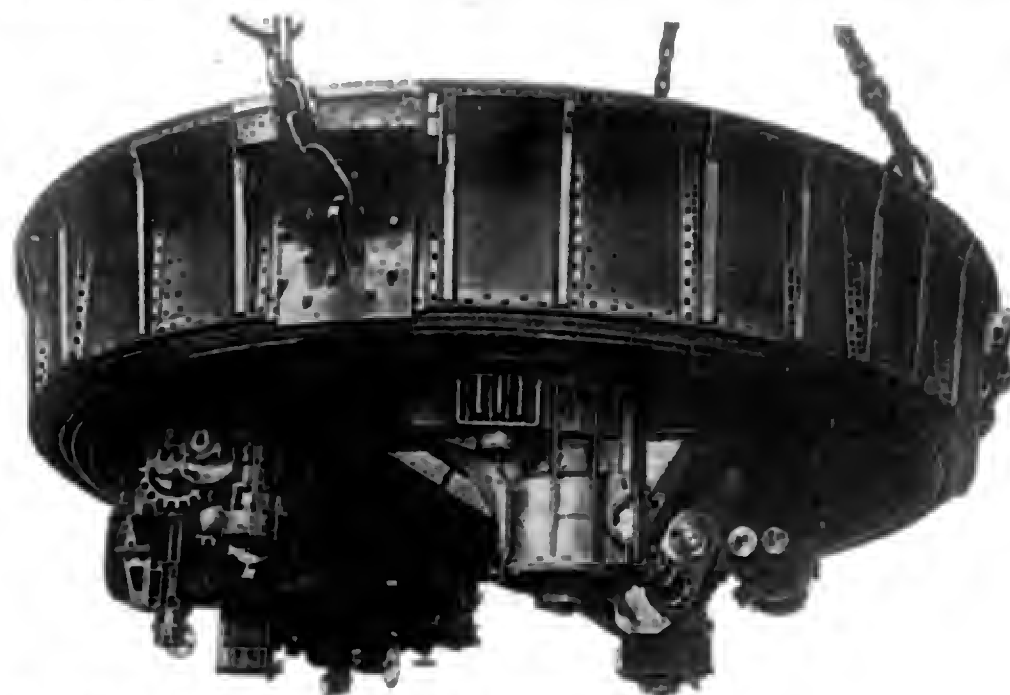
Widok od przodu na platformę wieży artylerii kal. 380 mm.



Widok od tyłu na wnętrze wieży artylerii kal. 380 mm. Dobrze widoczne są części zamkowe obu armat i dosyłacze amunicji. Wieża przed montażem opancerzenia.

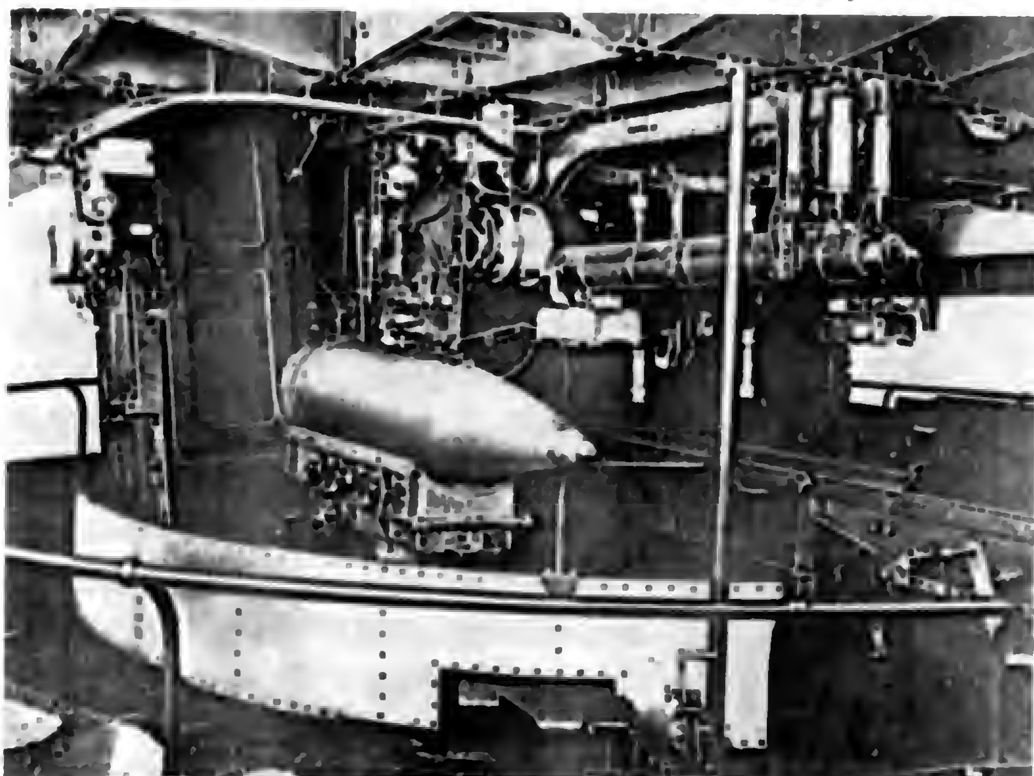
Jako ciekawostkę można tu podać, że *Bismarck* podobnie jak okręty amerykańskie wyposażony był w maszyny do treningu obsługi armat kalibru 150 mm i 105 mm, ustawione na pokładzie rufowym pomiędzy wieżami Caesar i Dora. Była to wierna kopia tych armat z zamkiem i całym wyposażeniem, jednak bez lufy. W ten sposób załogi mogły stale doskonalić umiejętności szybkiego ładowania i doboru pocisków. Był to praktycznie rodzaj bezwzględnej „tresury" artylerzystów. Armaty te (kal. 150 i 105 mm) wykorzystywano były do zwalczania szybkich celów nawodnych i powietrznych, gdzie sprawność obsługi ma szczególne znaczenie.

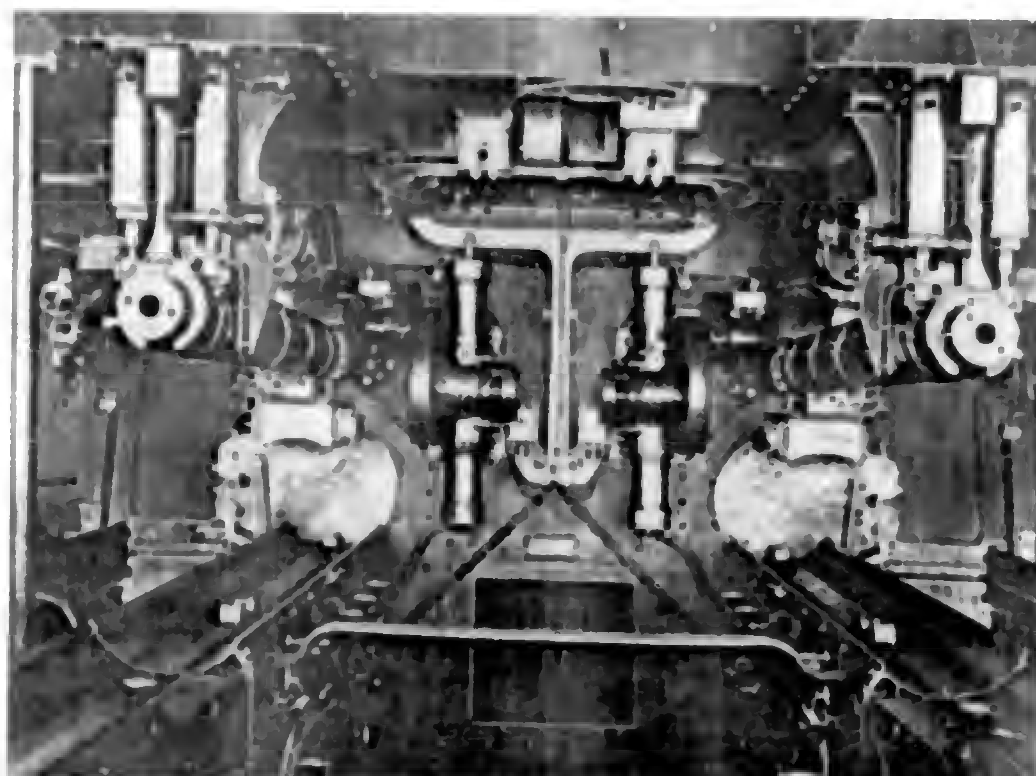
Na okręcie zainstalowana była także lekka artyleria przeciwlotnicza w postaci 16 armat kalibru 37 mm. Armata SK C/30 na stabilizowanej trójosiowo lawecie typu C/30 miała masę 243 kg i żywotność lufy 7500 strzałów. Cała laweta ważyła 3670 kg. Całość tego uzbrojenia uzupełniało 12 pojedyńczych armatek kalibru 20 mm typu MG C/30. W kwietniu 1941 roku w Gdyni na *Bismarcku* zamiast dwóch armatek MG C/30 zainstalowano na specjalnej platformie na wieży dowodzenia dwa poczwórne



Ruchoma obrotowa podstawa wieży artylerii kal. 380 mm.

Dwa ujęcia podajnika amunicji kal. 380 mm we wnętrzu wieży.





Prawoburtowa rufowa wieża artylerii średniej kal. 150 mm. Powyżej dobrze widoczna jest stabilizowane stanowisko ciężkiej artylerii przeciwlotniczej kal. 105 mm.

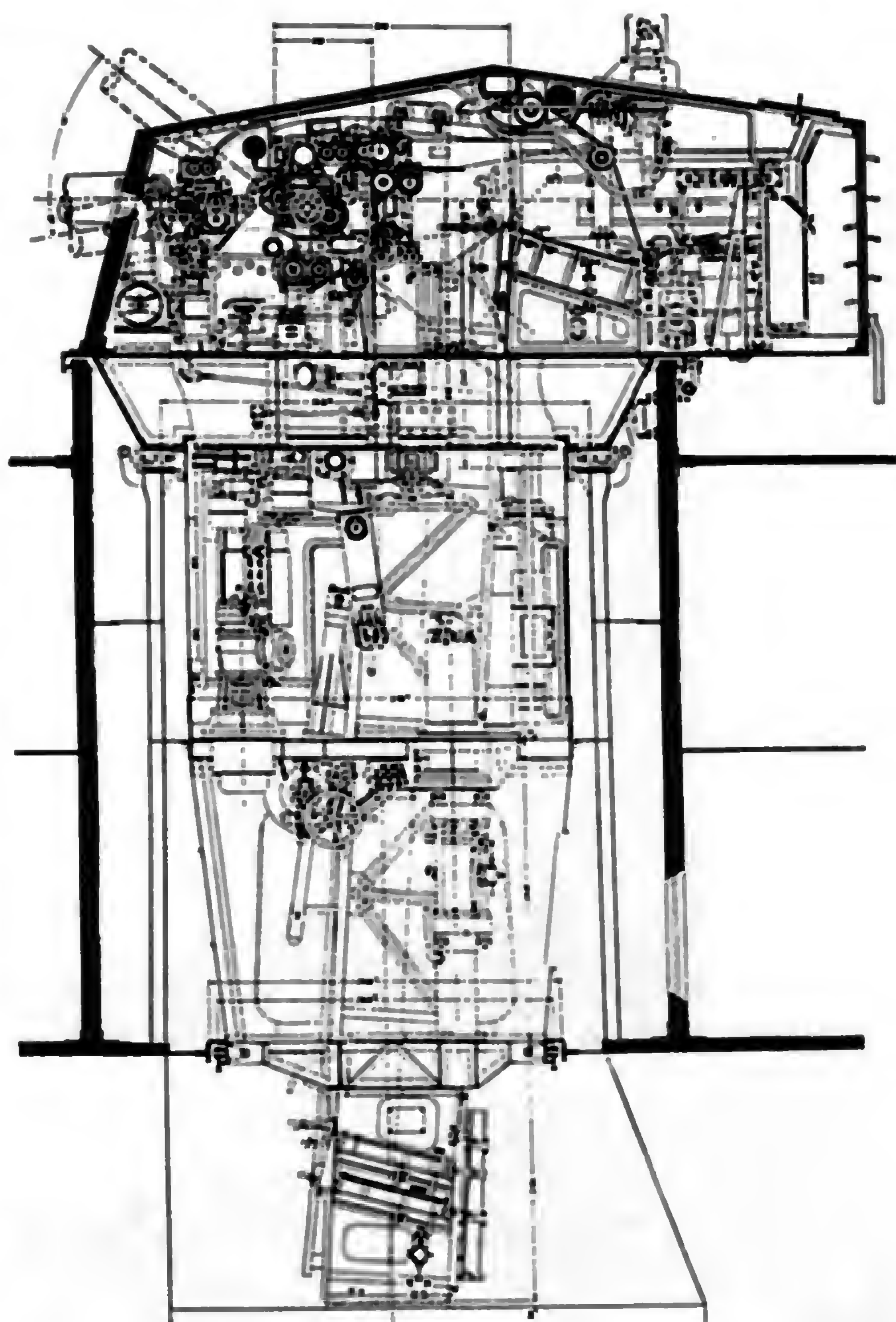
stanowiska typu C/38 z nowszymi armatkami typu 2 cm–MG C/38.

Do prowadzenia celnego ognia na dużych odległościach nie zawsze wystarczały najsprawniejsze nawet okrętowe przyrządy kierowania ogniem. Często niezbędny był dodatkowy obserwator śledzący z powietrza przebieg walki. Z tego powodu wiele pancerników zbudowanych jeszcze w okresie I wojny światowej otrzymało później katapulty i wodnosamoloty obserwacyjne. Często wyposażenie to umieszczane było w bardzo niedogodnych miejscach. Takie problemy nie występowały na nowych okrętach projektowanych w latach trzydziestych. We wczesnych projektach *Bismarcka* przewidziano ustawienie dwóch tradycyjnych obrotowych katapult na śródokręciu za kominem. Rozwiązanie to bez hangaru dla samolotów uznano za niekorzystne i wzorem Brytyjczyków[19] na okręcie za kominem zainstalowano na pierwszym pokładzie nadbudówki w poprzek kadłuba dwie osobne katapulty jednostronnego działania na sprężone powietrze, umożliwiające wystrzeliwanie wodnosamolotu na jedną lub drugą burtę. Każda katapulta miała długość 14,6 m, wliczając trzymetrowy składany wysięgnik. Wodnosamoloty chronione były przed bryzgami słonej wody morskiej w trzech hangarach (dwa obok komina i jeden zdwojony w tylnej nadbudówce). Małe hangary miały wymiary 12 × 5 m i powierzchnie po 60 m$^2$ a duży 12 × 12/10 m i powierzchnię ponad 120 m$^2$. W swój ostatni rejs *Bismarck* zabrał cztery wodnosamoloty obserwacyjne Arado typu Ar-196 noszące oznaczenia T3+IH, T3+AK, T3+DL i T3+MJ. Żaden z nich nie miał już okazji dokonać lotu bojowego.

## System kierowania ogniem

Każdy pancernik można właściwie uważać za ruchomą baterię artyleryjską, gdzie konstrukcja samego okrętu podporządkowana jest wymogom artylerii głównej. Podobnie było i w przypadku *Bismarcka*. Dwa główne dalocelowniki z doskonałymi stereoskopowymi dalmierzami o 10,5-

[19] Na okrętach brytyjskich była to jedna katapulta dwustronnego działania.



Przekrój wieży artylerii średniej kal. 150 mm wraz z mechanizmami podajników amunicji umieszczonymi w pancernej barbecie.

Rysunek w trzech rzutach stabilizowanego stanowiska artylerii przeciwlotniczej typu C/37 kal. 105 mm. [wg M.J. Whitley'a]

Widok drugiego dziobowego stabilizowanego stanowiska artylerii przeciwlotniczej kal. 105 mm typu C/33. Na drugim planie dobrze widoczny jest stabilizowany dalocelownik typu SL-8 oraz dziobowa wieża dowodzenia.



metrowej bazie, zainstalowano na dziobowej wieży dowodzenia i na rufie pomiędzy masztem a wieżą artylerii Caesar. Na pancernym stanowisku dowodzenia na pomoście bojowym zamontowano dalmierz 7-metrowy. Wszystkie dalocelowniki współpracowały ściśle z dwoma centralami artyleryjskimi zlokalizowanymi w głębi kadłuba okrętu pod pomostem bojowym i na rufie za grodzią środkowej maszynowni. Dalsze cztery takie same dalmierze były zamontowane w pancernych osłonach we wszystkich wieżach artylerii głównej, jednak ich położenie nisko nad powierzchnią wody znacznie ograniczała zasięg. Umożliwiały one jednak prowadzenie samodzielnego ognia przez poszczególne wieże w razie zniszczenia wszystkich dalocelowników. Tak też zresztą było podczas ostatniej walki *Bismarcka*. Dalmierz z dziobowej wieży został usunięty w marcu lub kwietniu 1941 r. w wyniku doświadczeń operacyjnych krążowników liniowych typu *Scharnhorst* na Atlantyku (operacja „Berlin"), kiedy dalmierz z wieży Anton był praktycznie bezużyteczny wskutek stałego zalewania bryzgami wody. Dwa dalmierze 6,5-metrowe umieszczone były także w środkowych wieżach artylerii średniej.

Cały opisany powyżej skomplikowany system wykorzystywany był do kierowania ogniem artylerii głównej i średniej. Dla ciężkiej artylerii przeciwlotniczej (kal. 105 mm) przewidziano cztery dalocelowniki typu SL-8 (Stabilisierter Leitstand) ze stabilizowanymi trójosiowo 4-metrowymi dalmierzami stereoskopowymi. Pierwsze dwa z tych dalocelowników umieszczone obok pomostu bojowego otrzymały kuliste osłony przeciwodłamkowe, dwa rufowe zaś pozostały bez osłon do końca. Z racji kulistego kształtu osłon i sposobu pracy, dalocelowniki typu SL-8 znane były w marynarskim slangu jako „Wackeltöpfe", czyli kolebiące się garnki. Stabilizowane dalocelowniki tego rodzaju były bardzo charakterystycznym elementem niemieckich ciężkich jednostek typu *Scharnhorst*, *Bismarck* oraz *Admiral Hipper*. Dane z dalocelowników typu SL-8 również przekazywane były do centrali artyleryjskiej. Do kierowania ogniem lekkiej artylerii przeciwlotniczej wykorzystywano na *Bismarcku* osiem małych 1,25-metrowych dalmierzy rozmiesz-



Wnętrze rufowego stanowiska kierowania ogniem na *Bismarcku*.



Rufowy dalocelownik z dalmierzem 10,5-metrowym i anteną radaru FuMO 23, tzw. „materacem" znajdujący się nad stanowiskiem kapitana Müllenheim-Rechberga.

czonych w różnych punktach okrętu. Na pancerniku nie było centralnego stanowiska kierowania ogniem lekkiej artylerii. Dodatkowo cały ten system kierowania ogniem wspomagany był w warunkach ciemności nocnych siedmioma silnymi reflektorami o średnicy lustra 1,5 m. Były one zdalnie sterowane z dwóch centralnych stanowisk kierowania. Reflektory umieszczone po bokach komina otrzymały mechanicznie opuszczane i podnoszone osłony metalowe.

Na *Bismarcku* zainstalowane były trzy stacje radarowe typu FuMO-23 zwane w czasie wojny „Seetakt". Ich duże prostokątne anteny, zwane „materacami", o długości 4 m i wysokości 2 m umieszczono na obrotowych wieżyczkach dalocelowników artylerii głównej. Radary te pracujące na fali o długości 81,5 cm miały maksymalny efektywny zasięg 13,5 Mm (25 000 m). Charakteryzowały się one dużą dokładnością odczytu odległości, jednak ze względu brak odpowiedniego zobrazowania danych trudno było przy ich pomocy uzyskać parametry kursu i prędkości celu dostatecznie dokładne by kierować ogniem artylerii. Dlatego spełniały jedynie rolę pomocniczą wobec optycznych przyrządów kierowania ogniem. Ponadto ich konstrucja (delikatne lampy elektronowe itp.) była wrażliwa na wstrząsy spowodowane użyciem własnej artylerii. Okręt wyposażony był także w podwodne urządzenia podsłuchowe typu GHG i NHG pozwalające na wykrywanie odgłosów śrub okrętowych ze znacznych odległości, dochodzących w przypadku dużych i szybkich jednostek nawet do 30 km.

Rufowe pancerne stanowisko kierowania ogniem z obrotową wieżą dalocelownika z 10,5 metrowym dalmierzem i anteną radaru FuMO 23. Zwracają uwagę otwarte drzwi pancerne stanowiska.



Lewoburtowy stabilizowany dalocelownik typu SL-8 dla artylerii przeciwlotniczej kal. 105 mm znany w slangu marynarskim jako „kolebiący się garnek".



Pancernik *Bismarck* wychodzi z Kilonii 28 września 1940 r. Zwraca uwagę niekompletne wyposażenie okrętu – brak m.in. wieżyczek dalocelowników artylerii głównej.

# NAJWIĘKSZY PANCERNIK ŚWIATA WCHODZI DO SŁUŻBY

Uroczyste podniesienie bandery i wcielenie do służby to najważniejsze chwile w życiu każdego okrętu wojennego. To jakby jego prawdziwe narodziny. *Bismarck*, wodowany 14 lutego 1939 roku w stoczni Blohm & Voss w Hamburgu, prawie półtora roku czekał na ten dzień. 24 sierpnia 1940 roku pogoda była nie najlepsza. Szare, silnie zachmurzone niebo groziło deszczem. Chłodny wiatr wiejący zza Łaby groził zerwaniem czapek z głów marynarzy zgromadzonych w równych szeregach na pokładach okrętu. Na rufie członkowie okrętowej orkiestry, trzymając w zmarzniętych rękach swe instrumenty, myśleli tylko o tym, żeby pierwsze tony hymnu wypadły jak należy. Oficerowie w galowych mundurach z ceremonialnymi kordzikami u boku przechadzali się wśród szeregów marynarzy, sprawdzając czy wszystko jest w porządku. Ze specjalnej drewnianej platformy ustawionej na rufie przemówił do załogi dowódca okrętu, komandor Ernst Lindemann: *„Marynarze 'Bismarcka'! Dzień wcielenia do służby naszego wspaniałego okrętu wreszcie nadszedł."* Przemówienie swe Lindemann zakończył cytatem z wypowiedzi „żelaznego kanclerza" Ottona von Bismarcka do Reichstagu: *„Polityka nie jest realizowana za pomocą przemówień, politykę się tworzy poprzez krew i żelazo."* Następnie przy dźwiękach hymnu na rufowym flagsztoku podniesiona została czerwona bandera ze swastyką a na maszcie wimpel dowódcy. Najnowszy pancernik wszedł w skład Kriegsmarine.

Dopiero co podniesiona flaga stanowiła rodzaj kompromisu między tradycją a realiami politycznymi podobnie zresztą jak i sama marynarka wojenna wielkiego admirała Raedera. We flocie tej zachowano tradycyjny salut morski, z wyjątkiem publicznych okazji takich jak podniesienie bandery gdy należało stosować pozdrowienie faszystowskie. Zachowano na stanowiskach większość oficerów pochodzenia żydowskiego i zakazano kadrze mieszać się do polityki. Tak czy owak wiele z tych zasad nie



Kmdr Ernst Lindemann, dowódca pancernika na pokładzie rufowym w czasie zbiórki załogi. Towarzyszą mu pierwszy mechanik kmdr por. Hans Oels i adjutant kpt. mar. Burkhard von Müllenheim-Rechberg. Z tej trójki tylko ten ostatni przeżył zatopienie okrętu i opisał jego dzieje w znanej książce tłumaczonej później na liczne języki.

było przestrzeganych w praktyce i jak by na to nie patrzeć była to przecież marynarka wojenna zbrodniczej hitlerowskiej Trzeciej Rzeszy.

Ceremonia na *Bismarcku* odbyła się niemal wyłącznie przy udziale załogi i personelu marynarki. Wyjątkiem była grupa kierownictwa i pracowników stoczni Blohm & Voss. Chodziło w tym wypadku o ukrycie przed Brytyjczykami jak najdłużej stanu gotowości pancernika. Zupełnie inaczej wyglądało wodowanie okrętu ochrzczonego przez wnuczkę samego Bismarcka, panią von Loewenfeld. Do zgromadzonych tłumów przemówienie wygłosił wówczas sam Hitler. Podczas gdy w Europie toczyła się krwawa wojna, prace na *Bismarcku* posuwały się szybko naprzód. Kompletowano załogę przyszłego korsarza. Większość marynarzy skierowanych do służby na tym okręcie stanowili słabo przeszkoleni rekruci w wieku 20-21 lat. Byli to ochotnicy a nie poborowi – młodzi ludzie pełni wiary w swego Führera i Trzecią Rzeszę. Przybywali ze wszystkich zakątków kraju, z fabryk, kopalni, gospodarstw rolnych, z miast, miasteczek i najmniejszych nawet wiosek. Większość z nich nigdy dotychczas nie była na pokładzie okrętu lub statku stojącego w porcie, nie wspominając już o udziale w jakimkolwiek rejsie. Był to zupełnie surowy materiał na marynarzy. Największą ich zaletą była młodość i entuzjazm dla zadań, jakie przed nimi stawiało dowództwo. Większość nawet niewiele wiedziała o tradycjach imperialnej marynarki wojennej cesarza Wilhelma II. Wielu uważało przydział na pancernego kolosa, w ich mniemaniu zupełnie niezatapialnego, za ubezpieczenie na życie na cały czas trwania wojny!

Wśród załogi *Bismarcka* nie zabrakło oczywiście i doświadczonych fachowców z wieloletnim stażem służby na różnych okrętach Kaiserliche Marine, Reichsmarine Republiki Weimarskiej oraz samej Kriegsmarine. Dotyczyło to wszystkich młodszych i starszych podoficerów, jak również całej kadry oficerskiej. Na czele tego ogromnego i zróżnicowanego zespołu ludzkiego stanął komandor Lindemann. W wieku 45 lat miał on już ogromne doświadczenie i doskonale nadawał się na takie stanowisko. Delikatnej budowy miał trudności jako kadet, jednak dzięki bystremu umysłowi osiągał zawsze najwyższe lokaty w swym roczniku. W służbie czynnej pozostawał nieprzerwanie od I wojny światowej.

Załoga poczęła napływać na okręt już od początku 1940 roku, jednak ze względu na trwające prace wyposażeniowe skoszarowana została na dwóch statkach pasażerskich *Oceana* (8790 BRT) i *General Artigas* (11 254 BRT) zacumowanych w pobliżu. Plan dnia marynarza wyglądał następująco: pobudka 06.00, śniadanie 06.30, czyszczenie pokładów i porządki od 07.15, zbiórka 08.00. Później wykłady lub praktyczne szkolenie w obsłudze wyposażenia okrętowego. Przerwa południowa trwała od godziny 11.30 do 13.30, po czym znów następowało szkolenie i ćwiczenia aż do 17.00, kiedy serwowano kolację. O godzinie 18.30 ponownie czyszczono pokłady. Dzień marynarza kończył się o 22.00 kiedy gaszono światła w mesach i kubrykach. Załogę licząca ponad 2000 ludzi podzielono na 12 oddziałów liczących po 180-220 osób. Oddziały 1-4 miały swe stanowiska bojowe przy armatach głównego i średniego kalibru, oddziały 5 i 6 obsługiwały artylerię przeciwlotniczą, oddział 7 grupował służby pomocnicze (cieśle, kucharze, szewcy itd.), oddział 8 to rusznikarze i inni specjaliści techniczni uzbrojenia, dziewiąty to sygnaliści, radiooperatorzy itd. oddziały 10-12 zaś grupowały personel maszynowy. Personel lotniczy należał formalnie do Luftwaffe i nosił takie mundury. Dodatkowo na rejs bojowy okrętowano oficerów sztabowych, doświadczonych oficerów i marynarzy ze statków handlowych w charakterze załóg pryzowych, a nawet korespondentów wojennych. Etatowa załoga liczyła 2068 ludzi (w tym 103 oficerów), lecz w pierwszym i jak się później okazało, ostatnim rejsie bojowym na pokładzie okrętu przebywało aż 2206 ludzi.

Od wszystkich członków załogi wymagano zachowania ścisłej tajemnicy we wszystkich sprawach dotyczących ich okrętu. Różnie jednak z tym bywało o czym świadczy choćby następująca historyjka. Każdy nowy marynarz przybywający na okręt był oficjalnie informowany, iż wy-



Widok z pokładu dziobowego na obie wieże artylerii głównej kal. 380 mm i wieżę dowodzenia. Zdjęcie wykonano w kwietniu 1941 r. podczas ćwiczeń na Bałtyku. Zwraca uwagę kompletne wyposażenie okrętu obejmujące już obie dziobowe wieżyczki dalocelowników z radarami FuMO 23.


Mesa podoficerska na Bismarcku.


Mesa starszych podoficerów podczas posiłku.


W kuchni jedzenie podawane było z wielkiego kotła do garnków w których z kolei przenoszone było do poszczególnych mess.


Mesa załogowa podczas posiłku. Na stole dobrze widać garnek do przenoszenia gorącego jedzenia z kuchni.


Mięso transportowane było do kuchni specjalnym wyciągiem z chłodni umieszczonej poniżej.


Na okręcie znajdował się kompletny zakład szewski.


Praca w zakładzie krawieckim na *Bismarcku*. W czasie alarmu bojowego krawcy także mieli przydzielone stanowiska bojowe.


Pralnia i magiel parowy.

porność jego wynosi 35000 t. W praktyce wielu podoficerów już podczas pierwszych instruktaży stwierdzało: „Bismarck *jest pływającym morskim czołgiem o wyporności 53000 t. Na użytek publiczny i wobec osób trzecich pierwsze dwie cyfry zamieniamy miejscami, tak że otrzymujemy liczbę 35000 t i tę wartość podajemy na zewnątrz.*"

Pancernik ze swej natury nie był zbyt wygodnym miejscem do mieszkania i pracy. Kadłub, podzielony na 22 przedziały wodoszczelne licznymi godziami, wypełniony był rozmaitym wyposażeniem. Załoga żyła w spartańskich warunkach, te same pomieszczenia służyły za jadalnie i sypialnie. Na dzień po prostu zwijano hamaki. Wykorzystywano każdy centymetr powierzchni pokładów. Oficerowie dysponowali kabinami ze stałymi kojami, jednak i tu wyposażenie oganiczone zostało do niezbędnego minimum, bez zbytniego luksusu.

Piętnastego września, w trzy tygodnie po wcieleniu do służby, prawie ukończony pancernik wyruszył w swój pierwszy rejs przez Kanał Kiloński do Gdyni, wówczas bazy Kriegsmarine pod nazwą Gotenhafen. Przejście przez Kanał trwało dwa dni (16-17 września). Po tygodniu, 28 września okręt eskortowany przez łamacz blokady *Sperrbrecher 13* (ex-*Minerva*, 2446 BRT) wyruszył do Gdyni. Od Rugii pancernik popłynął już bez eskorty. Dwa miesiące spędzone w Gdyni załoga poświęciła na wyczerpujące próby siłowni i innych mechanizmów okrętowych. Okręt bez trudności rozwijał duże prędkości. Na mili pomiarowej z łatwością rozwinął prędkość 30,8 w, przy czym wibracje, wywołane pracą śrub, mieściły się w granicach tolerancji. Podczas ostrych zwrotów szeroki kadłub przechylał się tylko nieznacznie. W sumie pancernik wykazał się dobrymi właściwościami morskimi i doskonałymi zdolnościami manewrowymi nawet przy małych prędkościach. Dwa stery działały bardzo efektywnie. Wątpliwości wzbudziły tylko wyniki prób manewrowania okrętem wyłącznie za pomocą maszyn podczas symulacji uszkodzenia maszyny sterowej z blokadą sterów przełożonych na jedną lub drugą burtę. Trzyśrubowy układ napędowy okazał się tu niezbyt korzystny i utrzymywanie stałego kursu było prawie niemożliwe! Nikt wówczas nie zdawał sobie sprawy, jak fatalna okaże się ta wada w niecały rok później. W przypadku sterowania ręcznego prędkość nie mogła przekraczać 20 węzłów.

W listopadzie wykonane zostały pierwsze próbne strzelania z armat głównego kalibru. Po miesiacach ćwiczeń załogi komór amunicyjnych, podajników i wież artyleryjskich sprawnie wykonywały swe obowiązki. Próby strzelania salwami wypadły doskonale. Na okręcie prak-



Rufowa artyleria przeciwlotnicza kal. 105 mm typu C/37. Dobrze widoczny jest komin i dziobowa wieża dowodzenia z dalocelownikiem artylerri głównej.



Widok na wieżę dowodzenia *Bismarcka* podczs załadunku zapasów w marcu 1941 roku. Zwraca uwagę kulista osłona dalocelownika typu SL-8 dla artylerii przeciwlotniczej oraz podobna w kształcie osłona reflektora na kominie. Na szczycie wieży dowodzenia widoczny dalocelownik z materacową anteną radaru FuMO 23. [Mar. Arsenal, Bismarck, s.12]



Inny widok na śródokręcie *Bismarcka* podczas załadunku zapasów w marcu 1941 r.

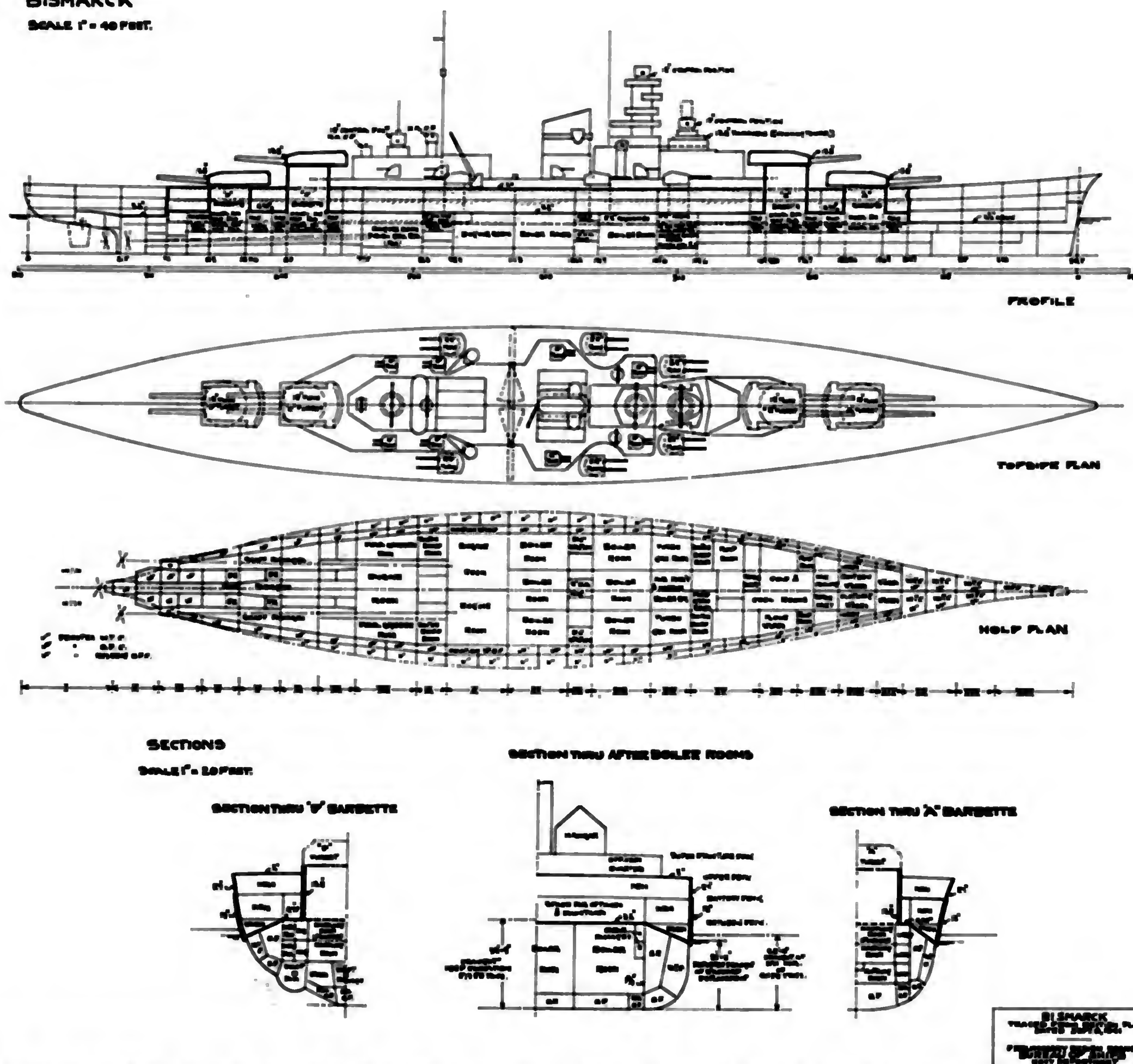
tycznie nie zanotowano uszkodzeń spowodowanych podmuchem gazów wylotowych z luf. Uszkodzenia takie były rzeczą normalną na większości ówczesnych pancerników.

Po zakończeniu programu prób *Bismarck* powrócił do Kilonii eskortowany pod koniec podróży przez *Sperrbrecher 6* (ex-*Magdeburg*, 6128 BRT). Do Hamburga okręt wszedł 9 grudnia. W stoczni Blohm & Voss wykonywano ostatnie prace wykończeniowe, zainstalowano między innymi brakujące dalocelowniki artylerii średniej. Okręt pozostał w Hamburgu aż do marca 1941 roku ponieważ Kanał Kiloński był zablokowany zatopionym rudowcem, a prace wydobywcze utrudniały trudne warunki zimowe. Ostatecznie 6 marca *Bismarck* ponownie wyruszył do Gdyni przez pewien czas eskortowany przez *Sperrbrecher 36* (ex-*Phoenix*, 999 BRT) oraz stary pancernik *Schlesien* pełniący rolę lodołamacza. Okręt rzucił kotwicę na redzie Gdyni 17 marca. Ponownie rozpoczęły się intensywne ćwiczenia w Zatoce Gdańskiej i na otwartych wodach środkowego Bałtyku, wówczas bezpiecznego sanktuarium dla floty niemieckiej. Wykonywano strzelania artyleryjskie, katapultowano samoloty obserwacyjne Arado Ar-196 itd. *Bismarck* brał udział we wspólnych manewrach z jednostkami 25. Flotylli Okrętów Podwodnych. W niezwykle ważnych ćwiczeniach pobierania paliwa na otwartym morzu uczestniczył zbiornikowiec *Bromberg* (ex-*Beaumont*, 5702 BRT). W połowie kwietnia do *Bismarcka* dołączył najnowszy ciężki krążownik *Prinz Eugen* i od tego czasu oba okręty działały już wspólnie. Z daleka obserwatorzy często nie mogli odróżnić obu jednostek ze względu na ich podobne jednokominowe sylwetki z czterema wieżami artyleryjskimi. Podczas ćwiczeń i manewrów daleki okręt „przeciwnika" identyfikowany był przez wszystkich jako brytyjski krążownik liniowy *Hood*, do niedawna największy i najwspanialszy okręt bojowy świata. Do niedawna bo tytuł ten obecnie przypadł samemu *Bismarckowi*. Jak się okazało dobór wyimaginowanego przeciwnika okazał się niezwykle trafny. W tym czasie w Gdyni przebywał także bliźniaczy pancernik *Tirpitz* wcielony do służby 25 lutego. Pobyt trzech nowych wielkich okrętów bojowych w jednym porcie był dla marynarzy widomym dowodem rosnącej potęgi niemieckiej marynarki wojennej. Po klęsce Francji, podbiciu Norwegii i zajęciu Danii oraz wobec oszałamiających sukcesów U-bootów na Atlantyku, wszyscy wierzyli w ostateczne zwycięstwo Trzeciej Rzeszy.



Wizyta Hitlera na pokładzie *Bismarcka* 5 maja 1941 r. na redzie Gdyni. Przy burcie pancernika stoi duży okręt sztabowy *Hela* na którym przybył Hitler.

*Bismarck* na redzie Gdyni 5 maja 1941 r. Na rufie zebrana część załogi. Fotografia wykonana z okrętu sztabowego *Hela* tuż po wizycie Hitlera na pancerniku.




Szkicowy plan ogólny *Bismarcka* wykonany we wrześniu 1941 r. przez Biuro Okrętów (Bureau of Ships) US Navy świadczy od bardzo dobrej pracy brytyjskiego i amerykańskiego wywiadu (zadziwiajaca jest dokładność zobrazowania podziału wewnętrznego kadłuba).

W takiej to atmosferze gruchnęła nagle wiadomość, iż 5 maja oba pancerniki wizytowane będą przez samego Führera! Okręty wysprzątano i wyczyszczono na najwyższy połysk. Fryzjerzy pokładowi pracowali dzień i noc, mając prawie 2000 głów do ostrzyżenia. Prasowano wyjściowe mundury, słowem uczyniono wszystko, co tylko możliwe, aby się jak najlepiej zaprezentować oczom wodza. Na pokład *Bismarcka* Hitler przybył wraz z marszałkiem polnym Keitlem i całą grupą osób towarzyszących. Wśród gości zwracał uwagę brak głównodowodzącego flotą wielkiego admirała Raedera[20]. Krótki rejs na redę Gdyni na pokładzie okrętu pomocniczego *Hela*[21] (2520 t, 19,3 w) miał niewątpliwie niekorzystny wpływ na samopoczucie Führera, jako iż wszedł on na pokład pancernika zupełnie blady i małomówny. Czterogodzinną wizytę wypełniło zwiedzanie ważniejszych rejonów okrętu oraz uroczysty obiad w towarzystwie oficerów okrętowych i sztabu floty z admirałem Güntherem Lütjensem na czele.

18 maja *Bismarck* i *Prinz Eugen* były gotowe do rozpoczęcia operacji pod kryptonimem Rheinübung, której celem było zwalczanie żeglugi brytyjskiej na otwartych wodach Atlantyku, jak to wcześniej czyniły krążowniki liniowe *Scharnhorst* i *Gneisenau*, krążownik *Admiral Hipper* i pancerniki kieszonkowe. Początkowo planowano wysłać na morze równocześnie oba krążowniki liniowe z Brestu i *Bismarcka* z *Prinz Eugenem* z Gdyni, jednak intensywne bombardowania stojących w Breście okrętów uniemożliwiły realizację tego planu. W rezultacie działania te miała podjąć tylko grupa gdyńska. Sukces wydawał się zapewniony pod kierownictwem tak doświadczonego oficera jak Lütjens, który w dodatku niedawno powrócił z takiego właśnie rejsu.

Tuż przed wyjściem *Bismarcka* w morze wyczyszczono na nim zbiorniki paliwowe. Tę brudną i niewdzięczną pracę wykonywali głównie polscy robotnicy przymusowi. Po jej zakończeniu załoga nagrodziła ich papierosami i butelkami schnapsa. Później zatankowano tysiące ton paliwa, jednak ze względu na przerwanie jednego z grubych węży gumowych operację wstrzymano, kiedy w zbiornikach było jeszcze miejsce na około 200 t.

[20] Raeder zrezygnował z udziału w wizycie, aby uniknąć konieczności odpowiadania na pytania o termin ewentualnej operacji bojowej z udziałem *Bismarcka*. Hitler obawiał się zawsze wysyłania dużych okrętów w samotne rejsy na wody opanowane przez przeważające siły wroga i mógłby w ostatniej chwili wstrzymać operację „Rheinübung", o której dotychczas przezornie go nie informowano.

[21] Po wojnie we flocie ZSRR jako *Angara*.

*Bismarck* sfotografowany z pokładu ciężkiego krążownika *Prinz Eugen* 18 maja 1941 r. po opuszczeniu Gdyni.

# OPERACJA „RHEINÜBUNG"

## Na wodach macierzystych i norweskich

Pod osłoną absolutnych ciemności, w bezgwiezdną noc na *Bismarcku* podniesiono kotwicę i po opłynięciu Półwyspu Helskiego okręt skierował się na zachód. Była godzina druga nad ranem 19 maja 1941 roku. Miesiące intensywnych ćwiczeń i szkolenia dobiegły końca, rozpoczęły się prawdziwe działania bojowe pod zakodowaną nazwą „Rheinübung", czyli „Ćwiczenie Reńskie". Załoga w pełnym napięciu oczekiwała informacji na temat zadań stojących przed nią i jej potężnym okrętem. Wkrótce za pośrednictwem rozgłośni pokładowej we wszystkich zakamarkach okrętu rozległ się spokojny głos dowódcy. Komandor Lindemann pokrótce naszkicował plan rozpoczętej operacji, której głównym i najważniejszym celem było zwalczanie alianckiej żeglugi na Północnym Atlantyku przez okres najbliższych kilku miesięcy, w oparciu o rozbudowaną sieć okrętów zaopatrzeniowych. Szeregowi członkowie załogi pancernika nic nie wiedzieli o miesiącach szczegółowego planowania poprzedzających rozpoczęcie operacji. Potwierdziła się jednak plotka okrętowa sugerująca, iż pancernik ma wkrótce wziąć udział w działaniach o zasięgu oceanicznym. Niepewność się skończyła, pozostało przekonanie o sile ich okrętu. Lekkie drżenie kadłuba wywołane pracą potężnych maszyn napawało otuchą.



Admirał Gunther Lütjens, dowódca zespołu niemieckiego.

Jednym z najważniejszych czynników gwarantujących powodzenie planowanej akcji było zachowanie całkowitej tajemnicy. Wszystkie dotychczasowe udane rajdy korsarskie niemieckich ciężkich okrętów na Atlantyk poprzedzone były udanym przejściem w rejon operacyjny dzięki uniknięciu wykrycia przez przeciwnika. Gdyby tylko Brytyjczycy dowiedzieli się o wyjściu *Bismarcka* z Bałtyku mogli by natychmiast skierować przeważające siły swej Home Fleet przeciwko niemieckiem zespołowi. Nic więc dziwnego, iż adm. Lütjens i jego zwierzchnicy z dowództwa Grupy Północ w Wilhelmshaven całkowicie wstrzymali na 19 maja i do południa 20 maja żeglugę przez Wielki Belt (chronione przejście pomiędzy wyspami duńskimi), jak również w Kattegacie pomiędzy Danią i Szwecją. Były to przecież najwęższe przejścia pomiędzy lądami, jakie okręty niemieckie musiały pokonać w drodze na Morze Północne. Na wodach tych oba wielkie okręty tylko z rzadka znajdowały się poza zasięgiem widoczności z brzegu. Sytuacja taka zdecydowanie utrudniała uniknięcie wykrycia i rozpoznania przez niepowołane oczy.

Jak się okazało, strona brytyjska nic nie wiedziała o planowanej operacji, jednak premier Churchill i niektórzy członkowie jego najbliższego otoczenia podejrzewali, iż wkrótce Niemcy podejmą jakieś



Komandor Ernst Lindemann, dowódca *Bismarcka*.

działania na otwartych wodach oceanicznych. Wydawało się to bardzo prawdopodobne wobec przedłużającego się pobytu dwóch krążowników liniowych *Scharnhorst* i *Gneisenau* w okupowanym Breście po ich powrocie z bardzo udanego rejsu korsarskiego na początku 1941 roku (operacja „Berlin"). Wznowienie działań niemieckich sugerowała niezwykła aktywność lotnictwa rozpoznawczego pomiędzy maleńką wyspą Jan Mayen leżącą na północ od Islandii a Grenlandią. To mogło sugerować tylko jedno – próbę przedarcia się na Atlantyk okrętu korsarskiego. Jeśli tak, to działoby się to w bardzo niekorzystnym dla Brytyjczyków okresie. Na Morzu Śródziemnym Niemcy przygotowywali się do ataku na Kretę (atak faktycznie nastąpił 20 maja), zaś na Atlantyku Royal Navy ledwie dawała sobie radę w walce z U-bootami zaciekle atakującymi konwoje dowożące wszystko, co niezbędne dla dalszej walki samotnych wyspiarzy. Powietrzna Bitwa o Anglię została wygrana, jednak wszystko mogło być stracone gdyby brytyjskie statki i okręty zmuszone zostały do pozostania w portach z braku paliwa. Przez pewien czas Churchill planował wysłanie stacjonującej w Gibraltarze eskadry Force H pod dowództwem wiceadmirała sir Johna Somerville'a do obrony Krety. Obecnie okazało się to niemożliwe.

Podróż przez Morze Bałtyckie, wówczas niemieckie Mare Nostrum przebiegła bez przeszkód przy słabej widoczności, zachmurzonym niebie. Późnym rankiem *Bismarck* spotkał się koło przylądka Arkona na wyspie Rugii z ciężkim krążownikiem *Prinz Eugen*, który pod dowództwen komandora Helmutha Brinkmanna opuścił Gdynię wieczorem 18 maja. Tu oba ciężkie okręty otrzymały eskortę w postaci niszczycieli *Z 23* i *Friedrich Eckoldt* oraz łamacza blokady (tzw. Sperrbrechera). Około 22.30 do zespołu dołączył trzeci niszczyciel *Hans Lody* pod flagą kmdr. por. Alfreda Schulze-Hinrichsa, dowódcy 6. Flotylli Niszczycieli. Pochmurne niebo praktycznie uniemożliwiało rozpoznanie lotnicze co stanowiło dobry omen dla rozpoczynającej się operacji. W nocy z 19 na 20 maja okręty przemknęły niczym zjawy przez opustoszałe wody Wielkiego Bełtu i Kattegatu. Już w Kattegacie ogłoszono pierwszy alarm lotniczy, jednak okazało się, iż to nadlatywała eskorta niemieckich myśliwców, o czym zapomniano poinformować dowództwo okrętów.

W przeciwieństwie do poprzedniego dnia, 20 maja okazał się piękny, bezchmurny i słoneczny. Połyskujące zielonkawe morze było lekko sfalowane, a doskonała widoczność umożliwiała łatwą obserwację wybrzeży duńskich i szwedzkich, jak również licznych kutrów i łodzi rybackich. Dostrzec można było również i większe neutralne statki handlowe. Stanowiło to poważne zagrożenie dla misji niemieckich okrętów. Pamiętać należy, że stolica neutralnej Szwecji, podobnie jak i Helsinki w Finlandii, stanowiły poważne centra operacji wywiadowczych wszystkich walczących stron. Już 15 marca 1941 r. brytyjski attache morski w Sztokholmie, komandor Henry W. Denham, poinformował Admiralicję o utworzeniu specjalnej siatki, której celem była stała obserwacja statków i okrętów przechodzących przez Wielki Bełt. Raporty pochodzące z tego źródła docierały do Sztokholmu już w 12 godzin, a tu wystarczał już tylko zaszyfrowany radiogram do Londynu. Istniała więc doskonała okazja wykrycia zespołu niemieckiego.


Admirał Erich Raeder

Jakby tego było mało, okręty niemieckie natknęły się około godz. 13.00 na szwedzki krążownik lotniczy *Gotland* koło Marstrand u wybrzeży szwedzkich, płynący na ćwiczenia artyleryjskie w kierunku Vinga w pobliżu Göteborga. Okręt szwedzki przez ponad dwie godziny podążał śladem Niemców. Natychmiast też służby radiowe na obu wielkich okrętach rozpoczęły intensywny nasłuch i wkrótce przechwycono zakodowany radiogram nadany do dowództwa w Geteborgu z pokładu *Gotlanda* na polecenie dowódcy okrętu kmdr. Cgrena. Po jego rozszyfrowaniu okazało się, iż była to dokładna informacja o zespole niemieckim. W kilka godzin później wiadomość ta znana była także brytyjskiemu attache morskiemu w Sztokholmie, który natychmiast przekazał ją do Admiralicji[22]. Adm. Lütjens wyraził wobec dowództwa Grupy Północ swoje zaniepokojenie wykryciem okrętów niemieckich, jednak generał-admirał Rolf Carls zbagatelizował sprawę odpowiadając iż: „*Ze względu na ściśle przestrzeganą neutralność Szwecji, niebezpieczeństwo przecieku informacji do Brytyjczyków nie jest większe niż w przypadku rutynowych lotów rozpoznawczych RAF-u*". Jak już wiemy obawy adm. Lütjensa były jednak w pełni uzasadnione.

Około 16.00 zespól niemiecki eskortowany przez 5. Flotyllę Trałowców przeszedł własne pole minowe w towarzystwie przygodnie spotkanych statków handlowych korzystających z okazji. Po wyjściu z pola minowego trałowce odeszły z powrotem do bazy a *Bismarck* i *Prinz*

[22] Wiadomość dostarczył norweski attaché wojskowy, płk Roscher Lund, który otrzymał ją bezpośrednio od szwedzkiego oficera wywiadu, kpt. Egona Ternberga. Po inwazji Norwegii i Danii w Szwecji coraz silniej narastało przekonanie, że jedynie klęska III Rzeszy może być na dłuższą metę korzystna dla Szwecji stąd zaczęto zacieśniać współpracę z Anglikami. Wspomniany meldunek informował: „(a) Dziś wieczorem 11 niemieckich statków handlowych przeszło Lenker North; (b) o 15.00 dwa wielkie okręty wojenne, eskortowane przez 3 niszczyciele, 5 innych jednostek i 10-12 samolotów, minęły Marstrand kursem północno-zachodnim 2058/20."

*Bismarck* w Gdyni 2 kwietnia 1941 roku.





*Eugen* wraz z trzema niszczycielami położyły się na kurs zachodni wzdłuż południowego górzystego wybrzeża norweskiego, zygzakując z prędkością 17 w., w celu utrudnienia ataku ewentualnemu wrogiemu okrętowi podwodnemu. Pomiędzy 21.00 a 22.00 okręty z prędkością 10 w. przeszły bezpiecznym torem wodnym przez pole minowe koło Kristiansand, a następnie zwiększyły prędkość do 27 węzłów, kierując się wzdłuż wybrzeża na północ. Przez cały czas połowa artylerii przeciwlotniczej była obsadzona przez załogi. W tym też czasie w mesie oficerskiej wyświetlono ckliwy film oglądany przez część oficerów wolnych od służby. Jak się później okazało był to ostatni pokaz filmowy na *Bismarcku* chociaż okręt zaopatrzony był w bogatą filmotekę na długi rejs.

W tym samym czasie okręty niemieckie zostały zaobserwowane przez Viggo Axelsena, członka norweskiego podziemia, jednakże jego meldunek radiowy nadany przez innego działacza (O. Starheima) nie dotarł do Londynu[23]. Równocześnie, niezwykłym zbiegiem okoliczności, fotografię *Bismarcka* wraz z krążownikiem i dwoma niszczycielami (trzeci znalazł się poza kadrem) wykonał aparatem z teleobiektywem norweski ornitolog Edvard K. Barth. Było to ostatnie zdjęcie zespołu wykonane z lądu stałego.

21 maja około godziny 07.00 z *Bismarcka* dostrzeżono cztery samoloty, które jednak nie zbliżyły się do okrętów. Wkrótce oczom oficerów zgromadzonych na pomoście bojowym ukazały się skaliste klify koło Bergen, pusty surowy krajobraz z nielicznymi malowniczo położonymi drewnianymi domkami skąpanymi w porannym słońcu. Okręty ok. 12.00 weszły do fiordu Grimstadfjord na południe od Bergen celem uzupełnienia paliwa przed ostateczną próbą przedarcia się na Atlantyk. *Bismarck* zakotwiczył u wejścia do Fjörangerfjord ok. 500 m od brzegu, zaś *Prinz Eugen* i niszczyciele przeszły dalej na północ do zatoki Kalvanes, gdzie pobrały paliwo z oczekującego zbiornikowca *Wollin* (1765 BRT). Na *Bismarcku* tego nie uczyniono bo nie przewidywały tego rozkazy operacyjne. W rezultacie okręt wyruszył w dalszą drogę z zapasem paliwa mniejszym aż o 1100 t od dopuszczalnego. Przypomnijmy, iż już wychodząc z Gdyni okręt miał o 200 t mniej paliwa ze względu na awarię gumowego węża podczas tankowania. Według planów paliwo miało być ponownie uzupełniane ze zbiornikowca *Weissenburg* (ex-*Ocatella*, 6316 BRT), oczekującego w północnej części Morza Norweskiego. W brytyjskiej Royal Navy obowiązywała konsekwentnie przestrzegana zasada uzupełniania zapasów paliwa na okrętach przy każdej nadarzającej się okazji. Dziwi więc tak sztywne trzymanie się rozkazów operacyjnych przez doświadczonego dowódcę, jakim był admirał Lütjens.

Wybór trasy zespołu przez cieśniny duńskie może się z pozoru wydawać dziwny, jednak alternatywa – droga przez Kanał Kiloński była bardziej niebezpieczna. Leżała ona w zasięgu regularnych lotów rozpoznawczych samolotów RAF-u. Poza tym groziły tam miny i ataki brytyjskiego lotnictwa bombowego. Trasa ta była dłuższa, a przecież już minęła połowa maja i z każdym nadchodzący dzień był dłuższy. Poprawiała się pogoda i szanse na skryte przejście Cieśniny Duńskiej pomiędzy Islandią a Grenlandią ulegały zmniejszeniu.

Ciepłe i słoneczne popołudnie ułatwiało pracę marynarzy w Grimstadfjord. Postój wykorzystano na przemalowanie obu okrętów. Ukośne jaskrawe biało-czarne pasy od linii wodnej do szczytu nadbudówek i fałszywe białe fale dziobowe namalowane na burtach na dziobie i rufie zostały zamalowane[24]. Jednolite szare malowanie dawało znacznie lepszą ochronę na mglistych przestrzeniach Północnego Atlantyku. Dotychczasowy kamuflaż miał za zadanie utrudnić ocenę wielkości okrętów i ich aktualną prędkość, jednak w nowych warunkach okazał się nieprzydatny.

Podczas postoju większość załogi odpoczywała. Na brzeg przybyło wielu żołnierzy wojsk okupacyjnych, aby z bliska zobaczyć potężny pancernik – dumę Kriegsmarine. Jeden z nich, najbardziej przedsiębiorczy, podpłynął do burty okrętu maleńką łódką po tytoń i papierosy. Otrzymał ich tyle, że mogłyby mu wystarczyć na rok intensywnego palenia. Postój okrętów obserwowała także ludność norweska. Jak wspomina kapitan Müllenheim-Rechberg poprzez dalmierz oglądał on sielankowe sceny z życia codziennego na brzegu mimo trwającej przecież okupacji.



*Bismarck* widziany z *Prinz Eugena* wciąż jeszcze w kamuflażu we fjordzie Grimstad 21 maja 1941 roku.

Na czas postoju w Grimstadfjord okręty otrzymały stałą ochronę powietrzną w postaci dwóch myśliwców Me 109. Okazała się ona niewystarczająca i brytyjski pilot Michael Suckling ze swego zwiadowczego Spitfire'a, wyposażonego w kamery, wykonał o 13.15 z wysokości 8000 m fotografie *Bismarcka* stojącego na kotwicy. Zameldował on o zaobserwowaniu *„dwóch dużych niemieckich okrętów wojennych"*. Na przywiezionych przez niego filmach zidentyfikowano pancernik typu *Bismarck* i ciężki krążownik typu *Admiral Hipper* (*Prinz Eugen* należał właśnie do tego typu). Tak więc Admiralicja wiedziała już dokładnie gdzie znajdują się jednostki niemieckie, jednak w praktyce niewiele z tego wynikło.

## W drodze na Atlantyk

21 maja o godzinie 19.30 *Bismarck* podniósł kotwicę i dołączył do pozostałych okrętów w zatoce Kalvanes, skąd zespół wyruszył w dalszą drogę. Fakt ten uszedł uwadze RAF-u i okręty płynęły na północ nie zauważone. Wkrótce adm. Lütjens otrzymał meldunek z nasłuchu radiowego (B-Dienst), iż według przechwyconego radiogramu brytyjskie-

[23] Do niedawna uważano, że meldunek ten potwierdził doniesienia ze Sztokholmu, jednak ostatnie badania norweskie wykazują, iż nie dotarł on wcale do Londynu.

[24] Tak samo malowane były przebywające na wodach macierzystych i na Bałtyku inne duże okręty Kriegsmarine, np. ciężki krążownik *Lützow* (ex-*Deutschland*) i lekkie krążowniki *Leipzig*, *Nürnberg* czy *Emden*.

go samoloty RAF otrzymały rozkazy poszukiwania dwóch niemieckich pancerników i trzech niszczycieli posuwających się prawdopodobnie kursem północnym[25].

Wspomniany meldunek dotarł także do wiadomości młodszych oficerów *Bismarcka*. Kpt. Müllenheim-Rechberg zwrócił wówczas uwagę na kolejne epizody zdradzające operację „Rheinübung" już od momentu wyjścia z Gdyni. W porcie orkiestra odegrała melodię „Muss ich denn" tradycyjnie graną przy pożegnaniach dużych okrętów udających się w długi rejs bojowy, następnie okręty przechodziły przez wąskie cieśniny duńskie, potem były obserwowane z kutrów rybackich, ze szwedzkich brzegów, z krążownika *Gotland* i ostatecznie długo stały na kotwicy w Grimstadfjord dobrze widoczne przy pięknej pogodzie. Jak więc tu mówić o skutecznym zachowywaniu tajemnicy operacji?

Tymczasem pogoda uległa pogorszeniu i niebo całkowicie zakryło się chmurami. Ostry południowo-zachodni wiatr pędził chmury deszczowe i tworzył białe grzywacze na sfalowanym morzu. Około 23.00 cały zespół z trzema niszczycielami na czele, obrał kurs północno-zachodni, a krótko przed północą kurs północny. Południowo-południowo-zachodni wiatr wiał z siłą 4° w skali Beauforta. Z pokładów okrętów widać było za rufą zmienne białe, żółte i czerwone światełka migające nad lądem stałym. Były to efekty wizualne ataku dwóch do pięciu (z osiemnastu wysłanych maszyn większość nie dotarła nad cel ze względu na złe warunki) brytyjskich samolotów bombowych na zatokę Kalvanes, gdzie – jak przypuszczano – nadal stały okręty niemieckie. Zła widoczność uniemożliwiła identyfikację celów i bomby zrzucone zostały na ślepo.

Zgodnie z planem, w czwartek 22 maja rano o godzinie 05.00 trzy niszczyciele odeszły do Trondheim w okupowanej Norwegii. Od tego momentu załogi dwóch ciężkich jednostek zdały sobie ostatecznie sprawę z faktu, iż zdane są już wyłącznie na własne siły. Zamalowano wielkie czarne swastyki na białym tle, umieszczone na pokładzie dziobowym i rufowym, służące celom rozpoznawczym na wodach macierzystych. Tymczasem mgiełka zamieniła się w prawdziwą mgłę pod ciemnym zachmurzonym niebem, co było bardzo na rękę Lütjensowi. Warunki te uniemożliwiały Brytyjczykom prowadzenie rozpoznania, a pokładowy meteorolog ostrzegał, iż nie utrzymają się one zbyt długo. Mimo to admirał nakazał utrzymać umiarkowaną prędkość marszu nie przekraczającą 24 węzłów. Prawdopodobnie kierował się on chęcią oszczędzania paliwa z uwagi na zamiar przejścia przez Cieśninę Duńską bez nawiązywania kontaktu ze zbiornikowcem *Weissenburg*, jeśli tylko pogoda będzie sprzyjała nie postrzeżonemu przejściu tego „wąskiego gardła". Z każdą godziną zmniejszały się jednak szanse skrytego dotarcia do zbiornikowca oczekującego na południe od Grenlandii.

W tym samym czasie naczelny dowódca Kriegsmarine, wielki admirał Erich Raeder, udał się na konferencję z Hitlerem w „Berghofie" koło Berchtesgaden w Bawarii. Admirał przedstawił przebieg wojny morskiej w szerokim kontekście wspominając, mimochodem, iż *Bismarck* i *Prinz Eugen* opuściły już Bergen rozpoczynając na dobre swój korsarski rejs. Wówczas to führer po raz pierwszy usłyszał o operacji „Rheinübung", co wyraźnie wyprowadziło go z równowagi. Martwiły go niebezpieczeństwa czyhające na najwspanialszy okręt Kriegsmarine. Natychmiast też zapytał, czy nie można jeszcze przerwać operacji i zawrócić okręty. Po długiej dyskusji i szczegółowych wyjaśnieniach Raedera Hitler ostatecznie udzielił swej zgody na kontynuowanie operacji, choć nie przestał się on obawiać ewentualnego zatopienia *Bismarcka* i związanej z tym utraty prestiżu III Rzeszy.

Głównym adwersarzem Lütjensa ze strony brytyjskiej był admirał sir John Tovey, dowódca Home Fleet, który obrał sobie za okręt flagowy nowy, szybki pancernik *King George V*. Od początku wojny Home Fleet bazowała w zatoce Scapa Flow na odległych Orkadach u północnych wybrzeży Szkocji. Admirał Tovey znajdował się lepszej sytuacji od Lütjensa, ponieważ siły stojące do jego dyspozycji były znacznie większe, jednak z natury rzeczy musiał pozostawać w defensywie, reagując na posunięcia strony niemieckiej. Tę grę wojenną bardzo utrudniała obu stronom częściowa tylko znajomość posunięć przeciwnika. Czasami Tovey nie był nawet pewien, gdzie dokładnie znajdują się niektóre z jego okrętów. Zła pogoda i problemy z łącznością radiową były i są chyba nadal ważnym czynnikiem wpływającym na przebieg wojny na morzu.

Pięćdziesięciosześciecioletni admirał Tovey rozpoczął służbę w Royal Navy w wieku 15. lat, a podczas bitwy jutlandzkiej w 1916 roku dowodził już niszczycielem. W następnych latach nieustannie piął się w górę, zdobywając coraz wyższe stanowiska w hierarchii Royal Navy. Mimo niewielkiego wzrostu nie brakło mu pewności siebie, miał wyrobione poczucie humoru i rzadko okazywał gniew lub zdenerwowanie. Popularny i lubiany dowódca miał wielki wpływ na dobre morale załóg i nie bał się podejmować szybkich decyzji, niekiedy wbrew stanowisku zwierzchników. Taki charakter admirała nie czynił go bliskim sercu Winstona Churchilla, uważającego się za doskonałego stratega morskiego i popierającego oficerów milcząco się z nim zgadzających. Jednym z nich był admirał floty sir Dudley Pound, piastujący stanowisko Pierwszego Lorda Morskiego.

Posunięcia strony niemieckiej były pilnie śledzone na flagowcu Toveya. Admirał i jego sztab rozważali cztery najbardziej prawdopodobne scenariusze rozwoju sytuacji. W pierwszym przyjęto, że ciężkie okręty niemieckie eskortują konwój zaopatrzeniowy do Norwegii;



*Bismarck* widziany z pokładu towarzyszącego mu krążownika *Prinz Eugen*. Okręt pomalowany jest już na jednolity kolor szary.

[25] Na pokładzie *Prinz Eugena* brytyjski radiogram odebrano i rozszyfrowano już o 06.40 22. maja.



Brytyjski ciężki krążownik *Suffolk* sfotografowany w połowie 1942 r. Niszczyciel widoczny za rufą krążownika to ORP *Burza*.

w drugim – że statki mają zapewniać zaopatrzenie podczas działań obu jednostek na wodach północnych; w trzecim – że dokona się desantu na Islandię albo Wyspy Owcze i ciężkie jednostki zapewnią wówczas wsparcie artyleryjskie; w czwartym – rozważano możliwość, iż statki handlowe eskortowane były tylko niejako przy okazji a głównym celem ciężkich jednostek jest Północny Atlantyk. Wszystkie te warianty rozwoju sytuacji oparto na obserwacjach poczynionych podczas przejścia okrętów niemieckich przez pole minowe w Kattegacie w przypadkowym towarzystwie statków handlowych!

Ostatecznie Tovey przyjął czwartą wersję za najbardziej prawdopodobną. Dodatkowo taki scenariusz zapewniał także obronę na wypadek ataku na Islandię lub Wyspy Owcze, gdyby one jednak były celem niemieckiej wyprawy. Wieczorem 21 maja po otrzymaniu informacji, iż zespół niemiecki przebywa we fiordzie koło Bergen Tovey nakazał prowadzić intensywne rozpoznanie lotnicze akwenu pomiędzy Grenlandią a Orkadami, jak również wysłał dwa dodatkowe okręty z zadaniem patrolowania obu możliwych tras na Atlantyk na północ i południe od Islandii. Do ciężkiego krążownika *Norfolk*[26] patrolującego Cieśninę Duńską dołączył z Reykjaviku na Islandii bliźniaczy *Suffolk*. Duże, lekkie krążowniki *Birmingham* i *Manchester*, działające na wodach pomiędzy Islandią a Wyspami Owczymi, miały szybko uzupełnić paliwo i powrócić na linię patrolowania. Należy tu zaznaczyć, że Cieśnina Duńska o szerokości około 200 Mm jest w maju silnie zalodzona i żeglowna jedynie na szerokości około 60 Mm, podczas gdy przejście pomiędzy Islandią a Wyspami Owczymi ma 240 Mm szerokości a pomiędzy Wyspami Owczymi a Szetlandami 140 Mm. W rezultacie Tovey skoncentrował swą uwagę na Cieśninie Duńskiej. Miał on wówczas do dyspozycji nowe szybkie pancerniki *King George V* i *Prince of Wales* oraz największy okręt Royal Navy, słynny krążownik liniowy *Hood*, jak również kilka ciężkich i lekkich krążowników. Po otrzymaniu raportu komandora Denhama ze Sztokholmu Admiralicja przydzieliła Toveyowi krążownik liniowy *Repulse* i lotniskowiec *Victorious*. Spośród tych okrętów pancernik *Prince of Wales* i lotniskowiec weszły do służby zaledwie dwa miesiące wcześniej i ich załogi nie były jeszcze dostatecznie wyszkolone. Na samych okrętach wciąż jeszcze występowały stopniowo usuwane usterki techniczne. Tovey podzielił swe siły na dwa zespoły. W skład pierwszego, pod dowództwem wiceadmirała Lancelota Hollanda, wszedł *Hood* i *Prince of Wales*. Pozostałe okręty utworzyły drugi zespół pod dowództwem samego Toveya.

Podczas gdy zespół Hollanda, uzupełniony sześcioma niszczycielami (były to: *Electra*, *Anthony*, *Echo*, *Icarus*, *Achates* i *Antelope*), wyszedł natychmiast w morze z zadaniem patrolowania przejść na Atlantyk powyżej 62° szerokości geograficznej północnej, reszta okrętów oczekiwała w Scapa Flow na potwierdzenie wyjścia jednostek niemieckich z wód norweskich. Wyjątkowo zła pogoda przez cały dzień 22 maja zmusiła brytyjskiego dowódcę do bezczynności, ponieważ rozpoznanie powietrzne okazało się niemożliwe. Toveya kusiło, aby natychmiast wyruszyć na poszukiwanie wroga, lecz zmusił się on do zachowania spokoju i oczekiwania na wiadomości. Niemcy w tym czasie zdecydowanie parli na północ. O godzinie 18.00 padał deszcz, widoczność wynosiła 300-400 m i wiał wiatr o sile 3° w skali Beauforta a miejscami pojawiała się gęsta mgła. Zimna wilgoć otoczyła oba okręty. Nadbudówki *Bismarcka*, pokryte połyskującymi kropelkami rosy, przybrały niesamowity wygląd. Aby się nie zgubić, z obu okrętów, raz po raz, wysyłano sygnały świetlne, a gdy mgła stawała się szczególnie gęsta, na *Bismarcku* skierowano w stronę rufy jeden z reflektorów przeciwlotniczych aby ułatwić *Prinz Eugenowi* utrzymanie się w szyku. Było to konieczne mimo, iż na północnych szerokościach geograficznych, o tej porze roku noce są prawie tak samo jasne, jak dnie. Wydawało się wówczas, że przemarsz obu okrętów na pewno nie zostanie wykryty. Główny meteorolog wyprawy, dr H. Exterbrink, wielokrotnie zalecał Lütjensowi zwiększenie prędkości, aby do maksimum wykorzystać chwilową złą widoczność, ten jednak nie ustąpił, nie podając żadnego uzasadnienia swej decyzji. Wkrótce okazało się, że meteorolog miał rację. Pogoda uległa zmianie.

Po godzinie 23.00 z dowództwa Grupy Północ nadeszły trzy radiogramy, które donosiły, jak się okazało błędnie, o braku zmian w składzie

[26] Pod flagą kontradm. W.F. Wake-Walkera, dowódcy 18. Dywizjonu Krążowników.

Przeciwnik *Bismarcka* – największy dotychczas okręt wojenny świata, brytyjski krążownik liniowy *Hood* po remoncie i modernizacji z 1939 r.





Fotografia krążownika liniowego *Hood* wykonana na trzy dni przed wyjściem w jego ostatni rejs zakończony zagładą pod ogniem *Bismarcka* i *Prinz Eugena*.

okrętów stojących w Scapa Flow. Miały tam nadal pozostawać cztery pancerniki[27], lotniskowiec, krążowniki i niszczyciele. Wszystko to sugerowało Niemcom, że ich zespół nadal nie został wykryty. Informacje, otrzymane od adm. Carlsa, niejako zobligowały adm. Lütjensa do kontynuowania operacji. O godzinie 23.22 dowódca niemiecki, nie wiedząc, że już cała brytyjska Home Fleet została skierowana przeciw niemu, zarządził zmianę kierunku marszu i oba okręty posłusznie położyły się na kurs zachodni – prosto do Cieśniny Duńskiej.

Ostatecznie późnym wieczorem Tovey otrzymał wyczekiwaną informację. Jeden z samolotów rozpoznawczych działających na niskim pułapie, w wyjątkowo trudnych warunkach, podał, że okrętów niemieckich nie ma już w Grimstadfjord. Tak więc o 22.00 *King George V*, i *Victorious*, lekkie krążowniki[28] *Aurora*, *Galatea*, *Hermione* i *Kenya* wraz z siedmioma niszczycielami (*Active*, *Inglefield*, *Intrepid*, *Lance*, *Nestor*, *Punjabi* i *Windsor*) opuściły Scapa Flow i obrały kurs północno-zachodni z zamiarem przechwycenia zespołu niemieckiego, gdyby ten wybrał drogę na południe od Wysp Owczych. Następnego dnia dołączył do nich z Clyde wspomniany wcześniej krążownik liniowy *Repulse* i trzy niszczyciele (*Assiniboine*, *Legion* i *Saguenay*). Tego samego dnia wieczorem Winston Churchill wysłał pilny telegram do prezydenta USA Franklina Delano Roosevelta, informując o rozwoju sytuacji i prosząc o ewentualna pomoc w lokalizacji zespołu niemieckiego gdyby temu udało się przedostać niepostrzeżenie na otwarte wody Atlantyku. Telegram zakończył się zdaniem: *„...Dajcie nam informacje a my już skończymy tę robotę.”*

Churchill miał faktycznie poważne powody do zmartwień. W tym czasie na Atlantyku znajdowało się jedenaście różnych konwojów, w tym jeden z transportem ponad 20 000 żołnierzy. Spadochroniarze niemieccy wylądowali na Krecie, a teraz znowu potężny i szybki *Bismarck* wyrywa się na otwarte wody. Wszystkie te wydarzenia zbiegły się wyjątkowo niefortunnie w tym samym czasie. Trudno właściwie było o gorszą sytuację.

Okręty niemieckie, utrzymujące od siebie odstęp ok. 700 m szybko zbliżały się do Cieśniny Duńskiej, rozwijając na pewien czas prędkość nawet 27 w, mimo niebezpieczeństwa napotkania kry lub gór lodowych, mogących z łatwością spowodować znaczne uszkodzenia niepancerzonych części ich kadłubów. Od rana utrzymywała się zła pogoda sprzyjająca zamiarom Lütjensa. Wiał bardzo silny południowo wschodni, przechodzący we wschodni wiatr 6-8 °B przy silnym zachmurzeniu i słabej widoczności. Koło 10.00 prędkość marszu zmniejszono do 24 w ze względu na napotkaną krę lodową. Radarzyści pilnie przeszukiwali horyzont w poszukiwaniu ewentualnego przeciwnika lub gór lodowych. Po południu widoczność znacznie się poprawiła, chwilowo osiągając nawet ok. 50 km. Widoczne były zlodowaciałe wybrzeża Grenlandii. Na szczęście dla Niemców poprawa była krótkotrwała.

## Nieprzyjaciel na horyzoncie

Nagle o godzinie 18.11 zabrzęczały dzwonki alarmowe na *Bismarcku* – okręty z prawej burty! Niemal natychmiast okazało się jednak, że były to tylko góry lodowe, które młodzi niedoświadczeni marynarze, pełniący wachtę na oku, wzięli za okręty. Podobne fałszywe alarmy powtarzały się jeszcze wielokrotnie, szarpiąc nerwy dowódców i marynarzy. W tym czasie okręty wchodziły już w najwęższą część Cieśniny Duńskiej. Szerokość przejścia ograniczały do ok. 30-40 Mm od południa brytyjskie pola minowe, rozciągające się od islandzkiego przylądka Horn, a od północy pak lodowy. Około 19.00 *Bismarck* i *Prinz Eugen* weszły w pak lodowy, radykalnie zmniejszając prędkość, a o 19.22 znowu rozbrzmiały dzwonki alarmowe. Tym razem zarówno stacje hydroakustyczne na okrętach, jak i stacje radarowe, odkryły w odległości 12 500 m nieznany okręt z lewej burty przed dziobem, poruszający się z dużą prędkością kursem południowo-zachodnim. W miarę jak oddalał się od jednostek niemieckich, mgła rozwiała się na chwilę i oczom zdumionych obserwatorów ukazała się charakterystyczna, staromodna, trzykominowa sylwetka brytyjskiego ciężkiego krążownika typu *Coun-*

[27] Niektórzy autorzy, tacy jak: Kennedy, Brennecke czy Ballard, podają że lotników niemieckich zmyliły, pozostające w Scapa Flow dwa okręty mamidła pozorujące pancerniki. Jednostki takie, zbudowane na polecenie Churchilla, usunięte zostały ze Scapa Flow do Rosyth jeszcze w sierpniu 1940 r. na rozkaz ówczesnego dowódcy Home Fleet, adm. sir Charlesa Forbesa.

[28] Pod flagą kontradm. A.T.B. Curteisa, dowódcy 2. Dywizjonu krążowników.

Najnowszy brytyjski pancernik *Prince of Wales* na próbach morskich 8 maja 1941 r. Kilkanaście dni później ten niesprawdzony okręt z nie całkowicie wyszkoloną załogą musiał się zmierzyć z doskonale przygotowanym *Bismarckiem*.





Widok na dziobowe wieże artylerii głównej kal. 381 mm krążownika liniowego *Hood*. Fotografia z Października 1940 r. Marynarze pozują z amunicją kal. 102 mm.

ty. Był to *Suffolk*. Krążowniki te, budowane w latach dwudziestych, nazywane były przez marynarzy „blaszankami" ze względu na swe symboliczne w zasadzie opancerzenie. Nie mogły się one równać z *Bismarckiem*, jednak doskonale nadawały się do działań na wzburzonych wodach północnych z powodu swej dobrej dzielności morskiej i wysokiej wolnej burty.

Wkrótce namiary hydroakustyczne i radarowe wykazały, iż okręt brytyjski pozostał w tyle za zespołem niemieckim. Radiowa służba rozpoznawcza (B-Dienst) z *Prinz Eugena* niemal natychmiast rozszyfrowała radiogram z *Suffolka*, donoszący o wykryciu *„...jednego pancernika i jednego krążownika w odległości 7 Mm idących kursem 240°"*. Lütjens ze swej strony od razu poinformował dowództwo Grupy Północ o spotkaniu okrętu brytyjskiego. Jeszcze przed 20.00 okazało się, iż okręt ten śledzi zespół niemiecki z bezpiecznej odległości. O godzinie 20.20 ogłoszono następny alarm. Tym razem znów z lewej burty z mgły wyłonił się drugi trzykominowy krążownik. Był to *Norfolk* pod flagą kadm. Wake-Walkera. No okrętach niemieckich gwałtownie zwiększono prędkość, ciężkie armaty skierowane już na cel wypluły pierwsze salwy. Przez moment uzyskano nakrycie trzema z pięciu salw, jednak okręt brytyjski rozwijając maksymalną prędkość ok. 30 w. szybko skrył się za zasłoną dymną, a potem w obłoku mgły i to niewątpliwie go uratowało. Artylerzyści niemieccy po prostu nie zdążyli go trafić w tak krótkim czasie. Na polecenie dowództwa zespołu załogi niemieckie poinformowane zostały, iż okręty są śledzone przez krążowniki brytyjskie.

To krótkie spotkanie okazało się na dłuższą metę brzemienne w skutki. Od wstrząsów spowodowanych ogniem artylerii głównej na *Bismarcku* odmówił posłuszeństwa radar FuMO 23 umieszczony na górnej kopule dalocelownika na dziobowym stanowisku dowodzenia. Tym samym zespół niemiecki stał się praktycznie „ślepy" w sektorze dziobowym i Lütjens nakazał szybką zamianę miejsc w szyku, jako, że *Prinz Eugen* nadal miał sprawny radar dziobowy typu FuMO 27. Ten rutynowy manewr, wielokrotnie praktykowany podczas ćwiczeń na Bałtyku, tym razem wskutek awarii maszyny sterowej na *Bismarcku*, o mały włos nie doprowadził do kolizji jednostek niemieckich, co niewątpliwie zakończyłoby operację „Rheinübung" o tyle szybko i niespodziewanie, co ostatecznie. Sytuację uratowała przytomność umysłu komandora Helmutha Brinkmanna, dowodzącego *Prinz Eugenem*. Obecnie największą troską niemieckiego dowódcy zespołu było oderwanie się i zgubienie podążających za nim w odległości 24 000 m jednostek brytyjskich.

Na *Suffolku* pierwszym który dostrzegł okręty niemieckie był starszy marynarz Newell. Komandor Robert Ellis, dowodzący krążownikiem, natychmiast skierował okręt w najbliższy obłok mgły i poczekał aż okręty niemieckie go miną, po czym udał się w pościg za nimi. Aby ich nie zgubić rozwinięto prędkość prawie 30 w, co stanowiło szczyt możliwości tego niemłodego przecież okrętu. Praca maszyn powodowała tak wielkie drgania, że oficer nawigacyjny miał trudności z dokładnym wykreśleniem kursu na mapie. Kontradmirał Wake-Walker polecił dowódcy *Suffolka* za wszelką cenę śledzić wroga, co ułatwiał najnowszy model radaru typu 284 o zasięgu ok. 21 km, z obrotową anteną, zainstalowany ostatnio na tym okręcie. *Norfolk* zaś, wyposażony w gorszy radar typu 286 z nieruchomą anteną, podążał jego śladem.

Gdy wszystkie cztery okręty pędziły z zawrotną prędkością 30 węzłów w ponurą noc arktyczną przez lodowate wody wśród mgieł, gwałtownych opadów deszczu i śniegu, w kierunku otwartych przestrzeni Atlantyku, adm. Lütjens zdał sobie sprawę, że jego prześladowcy muszą kierować się czymś więcej niż tylko obserwacją przy pomocy środków optycznych. Mimo licznych prób zgubienia Brytyjczyków, za każdym razem podążali bezbłędnie śladem Niemców. Nie pomógł nawet nagły zwrot o 180° celem zaatakowania *Suffolka*. Okręt brytyjski na czas uchylił się do spotkania. Z rozszyfrowanych przez

Październik 1940 r. – malowanie burty HMS *Hood*. Zwracają uwagę potężne kominy okrętu jak i brak zdemontowanej wcześniej artylerii średniej kal. 140 mm co umożliwiło zwiększenie liczby armat przeciwlotniczych kal. 102 mm.



B-Dienst szyfrogramów brytyjskich, wysyłanych regularnie do adm. Toveya, można było odczytać dane o każdej najmniejszej nawet zmianie kursu *Bismarcka* i jego mniejszego towarzysza. Tuż przed północą, po wejściu w silną śnieżycę, na okrętach niemieckich przestano odbierać impulsy wysyłane przez radary brytyjskie i trwało tak przez niemal trzy godziny i już, już wydawało się, że pościg został zgubiony, gdy okręty znów uchwycone zostały ok. godziny 03.00 przez radar z *Suffolka*.

Wczesny sobotni poranek 24 maja 1941 roku przyniósł piękną klarowną pogodę. Widoczność była doskonała, a morze względnie spokojne. Oba okręty – *Prinz Eugen* na czele, a za nim *Bismarck* – nadal płynęły kursem południowo-zachodnim z prędkością 28 w. nic nie wiedząc iż zespół wiceadmirała Hollanda o godzinie 01.41 płynął niemal równoległym kursem w odległości 20 Mm. Później odległość ta zwiększyła się do 35 Mm. Zachowanie szyku z dnia poprzedniego wkrótce miało się okazać bardzo korzystne. Wnętrze potężnego kadłuba pancernika pulsowało życiem. Setki marynarzy doglądały uzbrojenia i wszelkiego wyposażenia pokładowego, podczas gdy personel maszynowy pod czujnym okiem głównego mechanika, kmdr.ppor. inż. Waltera Lehmanna, po raz kolejny dokonywał kontroli funkcjonowania potężnej 150 000-konnej wysokociśnieniowej siłowni parowej, gdzie najmniejszy błąd obsługi mógł pociągnąć za sobą nieobliczalne skutki. Wszystkie mechanizmy funkcjonowały jednak wzorowo ku pełnemu zadowoleniu kierownictwa okrętu z komandorem Ernstem Lindemannem na czele. Artylerzyści podlegli pierwszemu oficerowi artylerii, kmdr. ppor. Adalbertowi Schneiderowi, starannnie doglądali swych dział, zarówno tych największych 380-tek stanowiących główne uzbrojenie, jak i tych najmniejszych 20-milimetrowych przeciwlotniczych „sikawek". Każdy z obecnych na pokładzie intuicyjnie oczekiwał, iż nadchodzący dzień przyniesie jakieś rozstrzygnięcie napiętej sytuacji.

## Pojedynek gigantów

Na pomoście bojowym *Bismarcka* personel wachtowy zwracał szczególną uwagę na południowo-wschodni sektor horyzontu – najbardziej prawdopodobny kierunek nadejścia ciężkich okrętów brytyjskich zaalarmowanych meldunkami obu krążowników. I rzeczywiście, o godzinie 05.15 stacja hydroakustyczna na *Prinz Eugenie* namierzyła szumy szybkoobrotowych śrub niezidentyfikowanych okrętów wojennych nadpływających z lewej burty. Około godziny 05.45 krótko po wschodzie słońca z okrętów niemieckich dostrzeżono dymy na horyzoncie, a potem czubki masztów dwóch dużych okrętów zbliżających się ze znaczną prędkością. Początkowo rozpoznano je jako kolejne ciężkie krążowniki, jednakże krótko po tym drugi oficer artylerii kmdr ppor. Helmuth Albrecht definitywnie stwierdził, że są to krążowniki liniowe albo pancerniki. Na rozkaz Schneidera główna artyleria *Bismarcka* skierowana została na zbliżający się cel. Armaty załadowano i wycelowano, a załogi wież w skupieniu oczekiwały tylko na polecenie otwarcia ognia. Jednakże to ciągle nie nadchodziło. Cztery wielkie okręty, a na ich pokładach ponad 7000 oficerów i marynarzy, wciąż zbliżały się do siebie z szybkością pociągu ekspresowego. Oba krążowniki kontradmirała Wake-Walkera trzymały się w bezpiecznej odległości, bacznie obserwując przebieg wydarzeń.

Tymczasem odległość pomiędzy obydwoma zespołami, z których każdy płynął z prędkością ok. 28 w. znacznie sie zmniejszyła z początkowych 30 000 m. Nadpływające pełną parą okręty brytyjskie nasunęły obserwującym je Niemcom nieodparte skojarzenia z nacierającym rozjuszonym bykiem, atakującym na oślep. Jednakże brytyjski dowódca wiceadmirał Lancelot Holland dobrze wiedział z kim ma do czynienia i starał się jak najszybciej zbliżyć do przeciwnika, aby wyjść ze strefy szczególnie niebezpiecznej dla *Hooda* mającego względnie słabe opancerzenie pokładów. Przy znacznych odległościach pociski ciężkiej artylerii opadają pod dużym kątem, niczym bomby lotnicze, rażąc głównie pokłady okrętów. W praktyce na okrętach niemieckich mało kto miał czas zastanawiać się nad zawiłościami taktyki brytyjskiego dowódcy. O godzinie 05.53 odległość pomiędzy przeciwnikami zmniejszyła się do ok. 20 000 m. Okręty brytyjskie, nadal skierowane dziobami do przeciwnika, nagle rozbłysły blaskiem salw artyleryjskich. Stało się zupełnie jasne, iż jednostki te nie są z pewnością krążownikami. Pierwsze pociski upadły w odległości 140-460 m za rufą *Prinz Eugena*, wzbijając wielkie gejzery wody. Zadziwiające jest, iż Holland podchodząc dziobem do formacji niemieckiej pozwolił swemu przeciwnikowi bez wysiłku ustawić okręty w słynną poprzeczkę nad T, o czym marzył każdy admirał od czasów bitew flot okrętów liniowych. Spowodowało to niemożność wykorzystania prawie połowy artylerii – czterech armat kal. 381 mm z *Hooda* i czterech kal. 356 mm z *Prince of Wales*. Sytuację tę nieco później bardzo obrazowo określił admirał Pound jako *„pójście do bitwy z jedną ręką, mając do dyspozycji dwie."* Pamiętać jednak trzeba, iż Holland nie miał wielkiego wyboru, za wszelką cenę musiał się jak najszybciej zbliżyć do przeciwnika.



Widok z pokładu *Prinz Eugena* – *Bismarck* ostrzeliwuje z artylerii głównej jednostki brytyjskie.

Jak wspomina kapitan Müllenheim-Rechberg, pełniący służbę na rufowym stanowisku kierowania ogniem, obsługa wież artyleryjskich z niecierpliwością oczekiwała polecenia otwarcia ognia, to jednak nie nadchodziło. Wszyscy na pokładzie zadawali sobie pytanie co się dzieje, dlaczego własna artyleria wciąż nie strzela. W słuchawkach operatorów artyleryjskiej sieci telefonicznej kilkakrotnie rozległa się prośba kmdr. Schneidera o pozwolenie otwarcia ognia, jednak bez odzewu ze strony dowództwa. Lütjens wciąż zwlekał. W pewnym momencie komandor Albrecht z podnieceniem krzyknął w mikrofon: „Hood! – *to jest przecież* Hood!". Był to dla wielu moment niezapomniany. Oto stanęli oko w oko z najwięk-



Kmdr ppor. Adalbert Schneider, dowódca artylerii *Bismarcka*, który osobiście kierował ostrzałem zespołu brytyjskiego zakończonego spektakularnym zatopieniem krążownika liniowego *Hood*.

szym przez prawie 20 lat okrętem wojennym świata, symbolem brytyjskiej potęgi morskiej. Był to ten sam szybki i potężny *Hood*, który przez tyle lat skutecznie „straszył" w większości gier wojennych rozgrywanych przez sztabowców niemieckiej Reichsmarine, a potem Kriegsmarine. Już dwie minuty okręty brytyjskie prowadziły ogień bez odzewu ze strony niemieckiej. Ostatecznie, nie zważając już na Lütjensa, mrucząc pod nosem, iż nie da sobie rozwalić okrętu pod własnym tyłkiem, komandor Lindemann z właściwym sobie spokojem wydał rozkaz otwarcia ognia.

Oba niemieckie okręty skoncentowały ogień na flagowym *Hoodzie*, podczas gdy Holland zmylony podobieństwem sylwetek większości niemieckich ciężkich okrętów, początkowo rozkazał ostrzeliwać tylko idącego na czele *Prinz Eugena* w przekonaniu, że jest to *Bismarck*[29]. Jednakże komandor John Leach, dowódca drugiego brytyjskiego okrętu, pancernika *Prince of Wales*, dostrzegł pomyłkę swego admirała i nakazał wziąć na cel drugi okręt w szyku niemieckim. Po oddaniu sześciu salw *Prinz Eugen* dostał polecenie przeniesienia ognia na drugi okręt brytyjski, *Bismarck* zaś ostrzeliwał *Hooda*. Bitwa, która teraz rozgorzała na dobre, słyszana była nawet w odległym Reykjaviku.

Piersza salwa *Bismarcka* okazała się krótka i wówczas kmdr. Schneider rozkazał wydłużać kolejne salwy o 400 m. Druga salwa okazała się długa, a już trzecia dała nakrycie. Wówczas rozkazano prowadzić szybki ogień pełnymi 8-działowymi salwami. Jednorazowo w kierunku *Hooda* leciało więc osiem „kuferków" o niebagatelnej łącznej masie 6400 kg! Rezultaty te świadczą o niezwykle wysokim poziomie wyszkolenia artylerzystów niemieckich. O godzinie 05.57 obserwatorzy z *Bismarcka* dostrzegli szybko rozprzestrzeniający się pożar na śródokręciu *Hooda* wywołany trafieniem pocisku drugiej salwy *Prinz Eugena* w wyrzutnię lub podręczny magazynek 76-milimetrowych przeciwlotniczych rakiet niekierowanych UP, wypełnionych kordytem, służącym jako materiał pędny. Cztery minuty później kolejna salwa z *Bismarcka* trafiła *Hooda* prosto w śródokręcie i o 06.01 nastąpiło coś, czego nikt się nie spodziewał, coś równie przerażającego dla obu walczących stron. Kapitan Müllenheim-Rechberg, który po usłyszeniu przez telefon pełnego zdumienia okrzyku „*On eksploduje!*", podjął obserwację przebiegu wydarzeń z rufowego stanowiska kierowania ogniem, tak wspomina te pamiętne chwile: „*Początkowo* Hood *po prostu zniknął z pola widzenia; w miejscu gdzie się on poprzednio znajdował wznosił się kolosalny słup czarnego dymu sięgający samego nieba. Po chwili u podstawy tego słupa dymu udało mi się odróżnić dziobową część krążownika liniowego wznoszącą się w niebo pod ostrym kątem – pewny znak, iż kadłub okrętu przełamał się na dwoje. Potem dostrzegłem coś, w co wprost nie mogłem uwierzyć: błysk ognia z dziobowych armat tonącego okrętu! Mimo, iż jego dni walki zdecydowanie dobiegły końca,* Hood *oddawał swą ostatnią pożegnalną salwę*".

Podobne wrażenia odnieśli także inni obserwatorzy z pokładów okrętów niemieckich. Początkowo ze śródokręcia *Hooda* wzbił się w niebo słup ognia, który zamienił się wkrótce w gigantyczną biało-żółta kulę ognistą. Następnie ze słupa czarnego dymu, który zastąpił kulę ognistą wyleciało coś na kształt białych świecących gwiazd, prawdopodobnie były to kawałki stopionego metalu oraz ogromne części konstrukcji nieszczęsnego okrętu, z których jedna wyglądała jak wieża artyleryjska głównego kalibru. Jeden z obserwatorów, już po wszystkim, wyraził jedno życzenie, aby jego dzieciom los oszczędził podobnych przeżyć. Tak w ciągu tylko 3 minut, i w osiem minut od rozpoczęcia bitwy przestał istnieć największy okręt Royal Navy wraz z niemal całą 1419-osobową załogą. Setki marynarzy żywcem pociągnęła w swym wnętrzu w głębiny oceanu dziobowa część okrętu. Później niszczyciel *Electra* uratował tylko trzy osoby, a jego dowódca, kapitan J.T. Cain nie mógł wprost uwierzyć, iż nie było więcej rozbitków. Po zatonięciu *Hooda* kontradmirał Wake-Walker kazał nadać krótki, lakoniczny sygnał do Admiralicji: „Hood *wyleciał w powietrze*".

Nie był to dobry tydzień dla Royal Navy. Cztery niszczyciele i dwa krążowniki zostały zatopione na Morzu Śródziemnym podczas walk o Kretę. Maj okazał się też jednym z gorszych miesięcy w Bitwie o Atlantyk. Stracono ogromną liczbę statków o łącznej pojemności brutto 511 402 RT. Jednakże strata *Hooda* stanowiła cios najgorszego rodzaju, bo była to katastrofa zarówno militarna, jak i psychologiczna. Początkowo wielu ludzi po prostu nie uwierzyło w nadchodzące informacje. Dla przeciętnego Anglika ten wspaniały okręt był symbolem potęgi imperium brytyjskiego, a tu w kilka minut, pod ogniem artylerii zespołu niemieckiego, przestał istnieć. Reakcja Churchilla na tragiczną wiadomość była typowa dla tego wielkiego polityka. Stwierdził, że trzeba zrobić wszystko, co jest

[29] Pancerniki typu Bismarck i krążowniki ciężkie typu Admiral Hipper miały łudząco podobne sylwetki z czterema dwulufowymi wieżami artylerii głównejj, wieżowym pomostembojowym, szerokim kominem i wysokim masztem rufowym, co w połączeniu ze znaczną długością krążownika (212,5 m) mogło z łatwością zmylić każdego.

Fascynujący widok z pokładu krążownika *Prinz Eugen* – *Bismarck* tuż po oddaniu czterodziałowej salwy z rufowych wież Caesar i Dora, której celem był brytyjski pancernik *Prince of Wales*.



możliwe, a nawet jeszcze więcej, aby dopaść i zniszczyć *Bismarcka* stanowiącego wielkie zagrożenie dla całej żeglugi na Północnym Atlantyku.

Tak więc, kiedy artyleria *Bismarcka* gotowa była do oddania szóstej salwy, *Hood* już tonął i ogień został przeniesiony na *Prince of Wales*, manewrujący ostro celem uniknięcia zderzenia z tonącym wrakiem swego towarzysza. Fakt, iż w tym czasie zmienił on kurs w kierunku zespołu niemieckiego ułatwił Schneiderowi uchwycenie nowego celu. Chociaż siódma salwa okazała się za krótka, uzyskano dwa trafienia w salwie ósmej i dziewiątej ok. godz. 06.02. Gdy odległość zmniejszyła się do 18 300 m do akcji włączyła się także średnia 150-milimetrowa artyleria *Bismarcka*. O 06.05 dystans skrócił się nawet do 14 000 m i na *Prinz Eugenie* przygotowano do akcji wyrzutnie torpedowe. Nie użyto ich jednak, ponieważ pancernik brytyjski wykonał zwrot w lewo i stawiając zasłonę dymną począł się oddalać. Jego wycofanie spowodowane było coraz większą liczbą niemieckich pocisków padających w bezpośredniej bliskości[30]. O godzinie 06.09, po trafieniu brytyjskiego pancernika trzema pociskami kal. 380 mm i czterema kal. 203 mm, okręty niemieckie wstrzymały ogień.

Łącznie, w toku krótkiej akcji, Niemcy wystrzelili 93 pociski kal. 380 mm i 179 pocisków kal. 203 mm, przy czym *Prince of Wales* był celem większości z nich. W wyniku odniesionych uszkodzeń i awarii wież artylerii głównej, okręt brytyjski musiał odejść z pola bitwy po wystrzeleniu łącznie 55 pocisków. Mniej więcej w tym czasie łódź latająca typu Catalina należąca do Coastal Command próbowała ocenić uszkodzenia *Bismarcka*, jednak szybko została odegnana silnym ogniem artylerii przeciwlotniczej pancernika.

Mimo spektakularnego zwycięstwa, euforia na okrętach niemieckich nie trwała długo. W wyniku trafień 356-milimetrowymi pociskami wystrzelonymi z odległości 20-22 tys. m, *Bismarck* odniósł uszkodzenia, które zaważyły na dalszym przebiegu operacji „Rheinübung". Największe szkody poczyniły pociski, które w praktycznie nie opancerzonej części dziobowej okrętu i w rejonie śródokręcia, poniżej linii wodnej. Pierwszy z nich z łatwością przebił cienki w tym rejonie 60-milimetrowy pancerz burtowy w przedziale XXI, tuż nad linią wodną, w strefie działania fali dziobowej, niszcząc następnie gródź wodoszczelną pomiędzy przedziałami XX i XXI. Woda natychmiast poczęła wdzierać się do obu przedziałów, wypierając na zewnątrz składowane tam paliwo oraz zalewając także pomieszczenie wind kotwicznych. Po pewnym czasie w przedziałach tych znalazło się 1000-2000 t wody morskiej. Początkowo napływ wody nie był szybki i można go było powstrzymać, zakładając od zewnątrz specjalny plaster, równocześnie trymując okręt na rufę. Operacja taka wymagała znacznego zmniejszenia prędkości na co Lütjens ze względów taktycznych nie mógł sobie teraz pozwolić. W rezultacie żeglugi w godzinach porannych z dużą prędkością (w granicach 28 w.) i znacznego nurzania dziobu na sfalowanym morzu, wyrwa w poszyciu kadłuba uległa zwiększeniu, powodując równocześnie większy napływ wody morskiej. Na domiar złego dziobowa gródź wodoszczelna została uszkodzona, przecięte rurociągi prowadzące do dziobowych zbiorników paliwa, zaś pompy zęzowe i paliwowe znalazły się pod wodą i nie było już do nich dostępu. Wszystko to oznaczało, iż ponad 1000 t cennego paliwa znajdującego się w dziobowych zbiornikach stało się nieosiągalne. Na domiar złego uchodziło ono za burtę, pozostawiając w wodzie wyraźny ślad przejścia uszkodzonego pancernika. Okręt miał przegłębienie na dziób ok. 2° i lekki przechył na lewą burtę.



Jedno z ostatnich zdjęć *Bismarcka* wykonane z pokładu ciężkiego krążownika *Prinz Eugen* 24 maja 1941 r. na krótko przed rozdzieleniem się okrętów.

Wszystkie próby odzyskania paliwa z dziobowych zbiorników i przepompowania go do zbiorników osadowych w kotłowniach nie dały rezultatu. Tym samym zasięg pancernika zmniejszył się o prawie 1000 Mm. Po zmniejszeniu prędkości do 22 w. udało się w końcu zakryć otwór w burcie specjalnym plastrem.

Drugie trafienie nie spowodowało poważniejszych uszkodzeń. Zniszczeniu uległ kuter motorowy, któremu pocisk utrącił dziób, po czym nie wybuchając wypadł za burtę. Fragmenty kutra uszkodziły jedną katapultę i wygięły rurociąg sprężonego powietrza uniemożliwiając wykorzystanie drugiej katapulty. Uszkodzenie to ujawniło się dopiero 27 maja, kiedy próbowano wysłać w powietrze samolot pokładowy Arado Ar-196.

Trzeci pocisk, po przebyciu ostatniego odcinka swej trasy pod wodą, przebił poszycie burtowe okrętu poniżej pancerza burtowego w przedziale XIV, pod pierwszą lewoburtową wieżą artylerii średniej i wybuchł po dotarciu do wewnętrznej wzdłużnej grodzi torpedowej o grubości 45 mm. Wybuch spowodował pęknięcia w grodzi pomiędzy przedziałami XIII i XIV, które szybko zostały uszczelnione. Odłamki przerwały jednak rurociąg parowy w lewoburtowej elektrowni nr 4. W obłokach gorącej pary żywcem upiekła się cała obsługa, a turboprądnice stanęły. Ich utrata nie stanowiła specjalnego problemu, gdyż zgodnie z niemiecką praktyką okręty miały 100-procentowy nadmiar mocy elektrycznej. Trafienie to spowodowało takie skutki, ponieważ nastąpiło w rejonie stopniowego zmniejszania się głębokości systemu obrony przeciwtorpedowej, największej w rejonie kotłowni na śródo-

[30] Przerwanie akcji z *Bismarckiem* było bardzo ostro krytykowane w Royal Navy i o *Prince of Wales* przez pewien czas nie wyrażano się inaczej jak o „okręcie, który uciekł", a jego dowódca komandor Leach straszony był przez Churchila sądem wojskowym, chociaż tak naprawdę to należał mu się medal, który zresztą, dzięki wstawiennictwu Toveya, wkrótce otrzymał (DSO – Distinguished Service Order). Ledwie ukończony i nie do końca przetestowany okręt wraz ze swą załogą doskonale spisał się w bitwie, uzyskując przecież dwa poważne trafienia *Bismarcka*. Przypomnijmy, że Niemcy nie odważyli się wysłać do akcji świeżo ukończonego *Tirpitza*, który ich zdaniem wymagał co najmniej 6-8 miesięcy intensywnego szkolenia załogi.



Samolot torpedowy typu *Albacore* podchodzi do lądowania na pokładzie brytyjskiego lotniskowca *Victorious*. Zdjęcie zostało wykonane w 1941 r. Uwagę zwraca silnie wzburzone morze.

kręciu. Zalanie kilku przedziałów na dziobie i po lewej burcie zwiększyło trym na dziób do 3° i przechył na lewą burtę do 9°, tak że końcówki łopat prawoburtowej śruby poczęły niekiedy wynurzać się z wody. Pobór paliwa ze zbiorników na śródokręciu i rufie dodatkowo powodował powiększanie przegłębienia na dziób. W celem poprawienia sytuacji wypełniono wodą pewną liczbę prawoburtowych pustych zbiorników za rufową grodzią pancerną w przedziałach II i III, dzięki czemu śruba przestała się wynurzać. W praktyce prędkość okrętu została ograniczona do 28 w. ze względu na przegłębienie na dziób nurzający się w długich oceanicznych falach.

W godzinę po bitwie Lütjens i Lindemann przedyskutowali sytuację i na mocy decyzji admirała operacja „Rheinübung" została przerwana. Okręty zostały skierowane na południe w kierunku wybrzeży okupowanej Francji, gdzie w St. Nazaire zamierzano naprawić uszkodzenia *Bismarcka*, uniemożliwiające kontynuację rejsu korsarskiego. Równocześnie jednak admirał Lütjens postanowił, iż nie uszkodzony *Prinz Eugen* podejmie samotnie działania przeciwko żegludze. Decyzja o zawinięciu do St.Nazaire była oparta na następujących przesłankach:

— maksymalna prędkość *Bismarcka* spadła do 28 w, a w przypadku konieczności wygaszenia dwóch kotłów w lewoburtowej kotłowni nr 2, z powodu stopniowego przenikania wody przez uszkodzoną gródź, zmniejszyłaby się do 26 w. Ponadto połowa rezerwowej mocy elektrowni okrętowej została utracona wraz z utratą lewoburtowej elektrowni nr 4,

— uszkodzenia dziobowych zbiorników paliwa i rurociągów nie były możliwe do naprawienia własnymi siłami, a utrata paliwa w nich zawartego zmniejszała zasięg okrętu o 1100 Mm przy prędkości ekonomicznej,

— brytyjskie okręty dysponowały nieoczekiwanie sprawnym radarem umożliwiającym utrzymanie kontaktu w najbardziej niesprzyjających warunkach. Ponadto bez zerwania kontaktu z okrętami brytyjskimi było niemożliwe pobranie paliwa z oczekującego zbiornikowca zaopatrzeniowego.

W sumie do godziny 08.00 24 maja z początkowego zapasu 8100 t paliwa pobranego 18 maja, z czego tylko 7800 t można było wykorzystać, zużyto 3500 t, dalsze 1000 t uległo zanieczyszczeniu w zbiornikach dziobowych i do wykorzystania pozostało tylko 3300 t. Należy tu pamiętać, że projektowane dobowe zużycie paliwa przy prędkości 30 w. z wykorzystaniem 10 z 12 kotłów wynosiło 1000-1100 t. Jak z tego wynika, pozostały do dyspozycji zapas paliwa wystarczał na przepłynięcie ok. 2000 Mm z prędkością 30 w. Tak więc Niemcy właściwie nie mieli wyboru i musieli skierować się do Francji albo zawrócić do Norwegii.

## Pościg

W ciągu dnia brytyjskie samoloty rozpoznawcze wielokrotnie niepokoiły okręty niemieckie, jednak wszystkie wkrótce odlatywały w wyniku silnego ognia przeciwlotniczego, szczególnie z armat kal. 105 mm. Mimo kilkakrotnych prób ucieczki z najwyższą prędkością *Bismarckowi* i towarzyszącemu mu krążownikowi nie udawało się zerwać kontaktu z prześladowcami podążającymi w odległości ok. 40 000 m, wśród których obok krążowników *Suffolk* i *Norfolk* znajdował sie teraz pancernik *Prince of Wales*. Na tyn ostatnim tylko część artylerii głównej była sprawna.

Morale w zespole niemieckim pozostawało na bardzo wysokim poziomie. Załogi były przekonane o możliwości przedarcia się do Francji. Wciąż miały w pamięci błyskawiczne zwycięstwo nad *Hoodem*. Ponadto *Bismarck* nadal zdolny był rozwinąć wielką prędkość, całe uzbrojenie było sprawne, a w toku bitwy na okrętach niemieckich nikt nie ucierpiał. Krążyła nawet plotka, że admirał popłynie jeszcze dalej na zachód w celu wciągnięcia okrętów brytyjskich w strefę działania U-bootów.

Lütjens postanowił, aby wieczorem *Prinz Eugen* spróbował się odłączyć od flagowca, a hasłem wykonawczym do rozpoczęcia tej operacji miało być słowo „Hood". Już o godzinie 14.20 została podjęta pierwsza próba dokonania manewru separacji. Wysiłki te zostały jednak udaremnione przez krążownik *Suffolk*, wciąż widoczny z *Bismarcka*.

Ponowną próbę podjęto o godzinie 18.14 i tym razem się powiodła. Pancernik niemiecki zwiększył prędkość do 28 w. i zawrócił dokonując zwrotu o 180° przez prawą burtę. Ostro zaatakował krążownik, otwierając ogień z armat głównego kalibru. Odległość pomiędzy nimi zmalała do 18 300 m, zanim dowódca *Suffolka*, po oddaniu 9 salw ze swych 203-milimetrowych armat, zdecydował się na odwrót z maksymalną prędkością pod osłoną zasłony dymnej. Z pokładu *Prince of Wales* o godzinie 18.46 również otworzono ogień do *Bismarcka*, oddając dwanaście salw z odległości 27 500 m. Niemcy odpowiedzieli dziewięcioma salwami skierowanymi na brytyjski pancernik. Żadna ze stron nie uzyskała trafień. Przez kilka następnych godzin obsługa radarów na okrętach brytyjskich nadal meldowała o kontakcie z dwoma okrętami niemieckim, choć w istocie obserwowali oni już tylko *Bismarcka*. Śledzenie okrętu niemieckiego stało się tym trudniejsze, że wskutek mel-

dunków o obecności w pobliżu U-Bootów jednostki brytyjskie musiały płynąć kursem zygzakowatym, zaś Niemcy trzymali prosty kurs. Powodowało to, iż w czasie trwania każdego zygzaka radarzyści brytyjscy tracili kontakt z *Bismarckiem* na ok. 15 minut, odzyskując go dokładnie w oczekiwanym miejscu.

W tym samym czasie w odległości około 500 Mm na południowy wschód płynął pancernik *Rodney* w otoczeniu czterech niszczycieli, stanowiąc eskortę transportowca wojska *Britannic* (poj. 26 943 BRT) zdążającego do Halifaxu. Na pokładzie pancernika podróż odbywało ok. 500 pasażerów. Byli to głównie poborowi skierowani do służby na Falklandach i kadeci zdążający na Bermudy. Znajdowało się wśród nich także nieco Amerykanów. Jeden z nich, 38-letni kapitan J.H. Wellings, służył przez ostatnie 10 miesięcy jako obserwator przy Royal Navy z ramienia amerykańskiej marynarki wojennej. Brał udział w działaniach jednostek Home Fleet, służył na niszczycielu na wodach islandzkich i Północnym Atlantyku. W swym raporcie napisał m.in., iż zrozumiał dlaczego niemieckie ciężkie okręty z łatwością przedzierały się na Atlantyk, kiedy na tych wodach przeciętnie na pięć dni trafiało się około 5 godzin dobrej widoczności, sięgającej co najmniej 5 Mm. Spokojny rejs *Rodneya* został nagle przerwany sygnałem z Admiralicji: *„Pozycja wroga 62°25'N, 33°00'W, kurs 210, prędkość 26 w o godzinie 09.00 24 maja. Natychmiast położyć się na kurs przechwycenia. Jeśli* Britannic *nie będzie mógł nadążyć, ma dalej podążać samodzielnie w towarzystwie jednego niszczyciela"*.

Około godziny 14.00 stary pancernik i trzy niszczyciele skierowały się na północ z maksymalna prędkością ok. 22 w na jaka stać było wymagające maszyny *Rodneya*. Wszyscy zastanawiali się jak będzie wyglądało ewentualne starcie z tak potężnym i nowoczesnym pancernikiem jakim był *Bismarck*. Podobne myśli nawiedzały także i wielu innych brytyjskich marynarzy, których okręty choć bardzo odległe od miejsca akcji, otrzymały rozkazy natychmiastowego obrania kursu w kierunku niemieckiego pancernika. Wśród tych jednostek znalazł się pancernik *Revenge* w Halifaxie, *Ramillies* płynący z konwojem na południe, krążowniki *Edinburgh* oraz *London* itd. Najważniejszą jednak grupą okrętów, wciągniętą do działań przeciwko *Bismarckowi*, była słynna Force H z Gibraltaru z lotniskowcem *Ark Royal*, krążownikiem liniowym *Renown*, krążownikiem lekkim *Sheffield* i sześcioma niszczycielami.

Dowódca Home Fleet, admirał Tovey, na pokładzie pancernika *King George V* zdawał sobie sprawę, że jego zadaniem jest przechwycenie i zniszczenie *Bismarcka* za każdą cenę. Chociaż wiadomo było, iż okręt niemiecki pozostawia za soba plamę ropy, to wysoka prędkość jaką utrzymywał, świadczyła o braku poważniejszych uszkodzeń. Zredukowanie prędkości do 24 w., zarządzone przez Lütjensa było dowodem, że niemiecki dowódca nie zdawał sobie sprawy jakie siły zdążono już zmobilizować przeciwko niemu. Tovey przyjął kurs na przechwycenie wroga, opierając się na jego aktualnej prędkości, jednak ta mogła nagle wzrosnąć, obracając w niwecz wszystkie plany. Dlatego też mimo, wielkiego ryzyka, podjęto szaleńcze próby obniżenia prędkości okrętu niemieckiego.

Jedynym rodzajem broni z arsenału Toveya zdolnym wykonac to zadanie było lotnictwo pokładowe z nowiutkiego lotniskowca *Victorious*. Admirał wzdragał się jednak przed wysłaniem bardzo słabo wyćwiczonych pilotów na taką samobójczą misję w niezwykle trudnych warunkach pogodowych. Gdyby nie operacja „Rheinübung", lotniskowiec zdążałby teraz do Gibraltaru z ładunkiem rozmontowanych myśliwców typu *Hurricane*. Na pokładzie znajdowało się jedynie 15 zdolnych do walki samolotów: dziewięć trzymiejscowych samolotów bombowo-torpedowych *Swordfish* i sześć dwumiejscowych myśliwskich *Fulmarów*. Przeważająca większość ich załóg nigdy nie latała nad morzem! W zasadzie lotnicy ci nadal powinni odbywać przeszkolenie. Teraz w swej pierwszej prawdziwej akcji musieli wystartować w bardzo złych warunkach meteorologicznych, wykorzystać niemal do maksimum zasięg swych samolotów i zaatakować groźnego wroga, który właśnie zatopił w kilka minut największy okręt Royal Navy. Złowieszczej pikanterii dodawał fakt, iż mieli oni dokonać tego wszystkiego z powolnych, osiągających z uzbrojeniem ok. 100 w. *Swordfishów*, zwanych potocznie „tobołkami powiązanymi drutem" z otwartymi kabinami, wyglądem przypominających typowe dwupłaty z okresu I wojny światowej.

Krótko po godzinie 15.00 Tovey polecił, aby jeszcze przed zachodem słońca lotniskowiec, w eskorcie czterech krążowników, zbliżył się jak najszybciej do zespołu niemieckiego na odległość nie większą niż 100 Mm w celu zaatakowania wroga z powietrza torpedami lotniczymi. O godzinie 22.00 *Victorious* znajdował się o ok. 120 Mm od Niemców, szybko się ściemniało i pogoda ulegała pogorszeniu. Komandor Bovell czuł, że czas mu ucieka. Męczyły go wątpliwości czy piloci będą w stanie znaleźć *Bismarcka*, wykonać atak i powrócić na okręt macierzysty przed wyczerpaniem zapasu paliwa? Czy wylądują w zupełnych ciemnościach? W misji tej nie było miejsca na najmniejszy błąd. Lotnicy siedzący już w swych „tobołkach", zastanawiali się, czy uda im się wystartować z chwiejącego sie na fali, wąskiego i krótkiego pokładu. Czy uda się dotrzeć do wroga, a o lądowaniu nawet nie myśleli. W półtorej godziny później 8 samolotów (dziewiąty chwilowo się zagubił) zmierzało już w kierunku celu. Wkrótce prymitywny radar w samolocie dowódcy złapał kontakt z jakimś okrętem. Kapitan Eugene Esmonde natychmiast poprowadził swe maszyny do ataku, jednak po wyjściu z chmur okazało się, że celem faktycznie jest okręt amerykańskiej Straży Przybrzeżnej *Modoc* (1780 t), poszukujący rozbitków z konwoju. Załoga tego okrętu stała się mimowolnym świadkiem przeprowadzonego wkrótce potem ataku na *Bismarcka*. W ich relacji wyglądało to jakby osiem moskitów atakowało niedźwiedzia grizzly.

*Swordfishe* przeprowadziły zdecydowany atak na bardzo niskim pułapie z różnych

Lotniskowiec *Victorious* widziany z lotu ptaka. Nad okretem samolot typu *Albacore*, zaś na pokładzie samoloty myśliwskie typu *Sea Hurricane*. Zwraca uwagę kształt pokładu lotniczego na dziobie i rufie.



Brytyjski pancernik *Prince of Wales* wkrótce po wcieleniu do służby.

kierunków, zwalniając torpedy niekiedy z odległości 400-500 m. Na *Bismarcku* zwiększono prędkość do 27 w, strzelała cała artyleria przeciwlotnicza. Dzięki zręcznym manewrom udało się uniknąć większości torped. Trafiła tylko jedna, nie wyrządzając bezpośrednio większych szkód, ponieważ płynąc praktycznie na powierzchni uderzyła w gruby pancerz burtowy. Zginął jeden marynarz podający amunicję na pokładzie nad miejscem wybuchu, a sześciu innych odniosło obrażenia. Po pewnym czasie przez nadwerężoną gródź pomiędzy elektrownią nr 4 i lewoburtową kotłownią nr 2 zaczęła się jednak przedostawać woda. Oba znajdujące się tam kotły zostały wygaszone, wskutek czego na okręcie pozostało tylko 10 sprawnych kotłów w pięciu innych kotłowniach. Ostre zmiany kursu spowodowały zerwanie plastrów przykrywających przebicia poszycia na dziobie i okręt znów począł nabierać wodę. Plastry zostały założone ponownie, jednak na czas tych prac okręt zmuszony był płynąć z prędkością 16 w. Krótko po północy Lütjens zameldował do dowództwa: *„Atak samolotów torpedowych. Jedno trafienie w lewą burtę"*. Krótko po ataku lotniczym miała miejsce wymiana strzałów z odległości ok. 15 000 m, pomiędzy *Prince of Wales* a *Bismarckiem*, która nie przyniosła żadnych rezultatów.

Dla załóg samolotów akcja się jednak jeszcze nie zakończyła. Musiały one przelecieć setki mil nad otwartym oceanem a potem wylądować na małym rozchwianym pokładzie lotniskowca. Trzy samoloty nie zdołały wylądować, a pozostałe dotarły do okrętu dosłownie na ostatnich kroplach paliwa. Z pięciu *Fulmarów* wysłanych wkrótce po *Swordfishach* celem odwracania uwagi artylerzystów niemieckich tylko dwa odnalazły cel, a na pokład macierzystego okrętu powróciły tylko trzy.

Rankiem 25 maja pętla wokół *Bismarcka* zaczęła się zaciskać i wydawało się, że decydująca bitwa rozegra się już tego dnia. *King George V* wraz z *Repulse* płynące pełną parą miały przeciąć kurs niemieckiego pancernika o godzinie 08.30, zaś znajdujący się o 350 Mm na południowy wschód *Rodney* wraz z niszczycielami miał, jak oczekiwano spotkać się z *Bismarckiem* ok. godziny 10.00. Od południa miał nadpłynąć ok. godziny 11.00 pancernik *Ramillies*. Z Gibraltaru zgodnie z rozkazem wydanym o godzinie 03.30 nadpływała także Force H admirała Somerville'a, jednak wyglądało, iż nie zdąży na czas.

25 maja był dniem pięćdziesiątych drugich urodzin Lütjensa i miał on wkrótce otrzymać od losu piękny prezent z tej okazji. Uwadze jego nie uszedł fakt, iż od wielu godzin wszyscy jego najbliżsi prześladowcy trzymają się za rufą z lewej burty zygzakując wytrwale, jakby prosząc się o próbę zerwania kontaktu przez nagły zwrot na prawą burtę. Posunięcie takie mogło być najskuteczniejsze w momencie, gdy okręty brytyjskie wykonywały lewy zygzak oddalający je od *Bismarcka*. Po wyczekaniu odpowiedniego momentu Lütjens rozkazał o godzine 03.00 nad ranem wykonać ostry zwrot na prawą burtę, zwiększając równocześnie prędkość do 27 w. Moment wybrany został doskonale, ponieważ sygnały z radaru *Suffolka*, choć nadal odbierane były na *Bismarcku*, to jednak nie miały już dość energii aby mogły być zarejestrowane przez radar brytyjskiego okrętu. Pancernik niemiecki był już poza efektywnym zasięgiem radaru z czego jednak na jego pokładzie nie zdawano sobie sprawy. W końcu radar był nowinką techniczną ostatnich lat i do tego jeszcze otoczoną głęboką tajemnicą. Lütjens zatoczył pętlę, przeszedł za rufami okrętów brytyjskich i obrał kurs południowo-wschodni 130°, wiodący prosto do Francji. Prędkość zmniejszono do ekonomicznych 20-21 w.

Zmęczeni operatorzy radaru na *Suffolku* nie zdziwili się zbytnio, kiedy po zmianie zygzaku, na ekranach o godzinie 03.30 nie pojawiło się echo niemieckiego okrętu, które zgubili wcześniej o godzinie 03.06. Uznali, że widocznie odchylił się on nieco na zachód i wkrótce zostanie on znów złapany ich „elektronicznym okiem", jak to już powtarzało sie wiele razy. Upływały pełne napięcia minuty, a echa jak nie było tak nie było. Zmieniono nieco kurs w kierunku południowo zachodnim, lecz bez rezultatu. Ostatecznie o godzinie 05.00 komandor Ellis zmuszony był poinformować admirała Wake-Walkera o utracie kontaktu.

Admirał Tovey przyjął wiadomość o utracie kontaktu bez żadnych zewnętrznych oznak niepokoju, jednak natychmiast począł poszukiwać dróg wyjścia z tej nieprzyjemnej sytuacji. Na okręcie flagowym zawzięcie rozważano wszelkie możliwości, jakie stały przed Lütjensem, poczynając od kontynuacji rajdu na Atlantyk a kończąc na możliwości zawinięcia do portów francuskich, gdzie stały już krążowniki liniowe *Scharnhorst* i *Gneisenau* zwane niekiedy „strasznymi bliźniakami". Analizując wcześniejsze postępowanie Lütjensa, Tovey skłaniał się do wniosku, że celem niemieckiego kolosa jest jednak Francja. Z braku dostatecznych sił do obstawienia wszystkich kierunków admirał brytyjski postanowił pilnować kierunku północnozachodniego, czyli drogi na Atlantyk i południowo wschodniego – drogi do portów francuskich. Pierwsze zadanie przypadło *Victoriousowi*, a drugie jego własnemu flagowcowi *King George V*. *Prince of Wales* musiał wkrótce odejść do Islandii z powodu braku paliwa. Tak więc rankiem 25 maja dla brytyjczyków sytuacja nie była najweselsza. Okręty brytyjskie krążyły po oceanie, na niebie roiło się od samolotów rozpoznawczych, a *Bismarck* zniknął bez śladu!

Na pokładzie *Bismarcka* Lütjens po dwóch dniach pościgu, nie mógł wbrew oczywistym dowodom, uwierzyć, że Brytyjczycy zupełnie utracili kontakt z jego okrętem. Być może zmyliły go odbierane jeszcze przez pewien czas słabiutkie impulsy brytyjskich radarów. Możliwe, iż z nieznanych powodów począł już tracić samokontrolę, ponieważ następne jego posunięcia stawały się w opinii obserwatorów coraz mniej logiczne i

zagrażały bezpieczeństwu okrętu[31]. Na *Bismarcku* nie zachowano ciszy radiowej, wysyłając kolejno o godzinie 07.00, 08.52 i 09.28 coraz dłuższe raporty[32] do dowództwa Grupy Zachód we Francji. Dopiero po kolejnych radiogramach z Grupy Zachód, mówiących na podstawie nasłuchu radiowego o utracie kontaktu okrętów brytyjskich z *Bismarckiem*, Lütjens o godzinie 10.00 nakazał zachowanie ciszy radiowej.

Mimo to, urodzinowe szczęście nie opuszczało niemieckiego dowódcy. Jego sygnały, choć przechwycone przez brytyjskie stacje namiarowe, początkowo nie przyniosły szkody. Poprawne namiary, przesłane przez Admiralicję, zostały źle zinterpretowane na flagowym *King George V*, gdzie wg nich obliczono pozycję *Bismarcka* odległą o 90 Mm na północ od jego faktycznego położenia. To spowodowało przekonanie Toveya, iż Niemiec skierował się z powrotem do Norwegii. W rezultacie okręty będące najbliżej *Bismarcka* zaczęły się od niego oddalać! Pancernik niemiecki zaś konsekwentnie prostym kursem zdążał w kierunku St. Nazaire pod zbawczą osłonę Luftwaffe. Anglicy dopiero po pewnym czasie zorientowali się w swej pomyłce i po kolejnych radiogramach z Admiralicji, Tovey krótko po godzinie 18.00 zawrócił i skierował się kursem południowo-wschodnim w pościg za Lütjensem. Jednakże ponad siedem straconych godzin okazało sie bardzo trudne do odrobienia. O godzinie 04.00 Tovey znajdował się o 100 Mm bliżej St. Nazaire niż *Bismarck*, a obecnie zajmował pozycję o 150 Mm za okrętem niemieckim! Na domiar złego Tovey zmuszony był odesłać wiele z podległych mu okrętów do baz z powodu kończącego sie na nich paliwa. Praktycznie do dyspozycji pozostał mu własny flagowiec, *Rodney*, no i oczywiście napływająca z południa Force H admirała Somerville'a.

Koło południa Lütjens przemówił do załogi, jednak treść jego wypowiedzi odniosła wyjątkowo niepożądany skutek. Wiało z niej defetyzmem i rezygnacją. Mówił o walce na śmierć i życie do ostatniego pocisku, choć właśnie teraz szczęście szeroko się do niego uśmiechało, a zbawcza baza była coraz bliżej. Morale młodej załogi zostało w pewnym stopniu odbudowane w godzinę później w wyniku bardziej optymistycznego wystąpienia bardzo szanowanego i lubianego dowódcy okrętu komandora Lindemanna. Mimo wszystko jednak nie był on w stanie całkowicie zlikwidować nastroju przygnębienia wywołanego przez słowa Lütjensa. Jak wspomina kapitan Gerhard Junack, od tego momentu niektórzy oficerowie zaczęli nosić na sobie kamizelki ratunkowe, co było absolutnie sprzeczne z obowiązującymi rozkazami. Czy admirał zwrócił na to wszystko uwagę? Wyglądało na to, iż właściwie nic już go nie obchodzi. Nie poruszyły go też ciepłe życzenia urodzinowe od wielkiego admirała Readera, jak i te suche, lakoniczne od Hitlera.



Pierwszy mechanik *Bismarcka*, kmdr ppor. Walter Lehmann.

W tym okresie dowództwo okrętu z komandorem Lindemannem na czele wynajdywało coraz to nowe zajęcia dla części załogi wolnej od wachty. Postanowiono między innymi zbudować drugi fałszywy komin z blachy i płótna, który miał być ustawiony koło tylnego masztu na pokładzie lotniczym. Miał on upodobnić nieco *Bismarcka* do dwukominowych jednostek brytyjskich typu *King George V*. Projekt ten wzbudził entuzjazm marynarzy i pod kierownictwem pierwszego oficera mechanika, komandora ppor. Lehmanna, komin był gotów jeszcze przed zmrokiem. Wówczas to Lehmann przyjrzał się leżącemu na pokładzie kominowi i stwierdził, iż aby wszystko urealnić, to po ustawieniu powinien on dymić. Idea spodobała się dowódcy okrętu i wkrótce przez głośniki rozległo się żartobliwe polecenie: *„Wachta wolna od służby zameldować sie natychmiast w kabinie zastępcy dowódcy celem pobrania cygar, które należy wypalić w nowym drugim kominie!"*. Cała ta praca poszła jednak na marne i drugiego komina nigdy nie ustawiono. Prawdopodobnie zresztą nie zmyliłby on na długo nawet obserwatora z powietrza.

Z nadejściem nocy tej pamiętnej niedzieli 26 maja wszystkim uczestnikom akcji z obu stron, z wyjątkiem może adm. Lütjensa, wydawało się, że pancernik niemiecki zdoła się wymknąć z matni i dotrze bezpiecznie do francuskiej bazy. Niemcom wciąż udawało się uniknąć wykrycia, Tovey

[31] Według relacji naocznych świadków Lütjens, już po spotkaniach z Raederem w kwietniu, żegnając się z jednym z oficerów Oberkommando der Marine, Hansem Vossem, miał stwierdzić: „Voss, *chciałbym się teraz pożegnać. Ja już nigdy nie powrócę.*" Na pytające spojrzenie Vossa dodał: *„Biorąc pod uwagę przewagę Brytyjczyków, powodzenie tej akcji jest bardzo mało prawdopodobne."* Być może słowa te zostały wypowiedziane na podstawie doświadczeń z rejsu obu krążowników liniowych?

[32] Transmisja z godziny 09.28 trwała aż 36 minut!

Brytyjski ciężki krążownik *Suffolk* widziany od rufy w czerwcu 1942 r. Dobrze widoczny jest ogromny blok hangaru lotniczego na śródokręciu i rufowe wieże artylerii głównej kal. 203 mm.





Brytyjski lekki krążownik *Sheffield* w osłonie konwoju pod koniec 1942 r.

nie mógł ich doścignąć, a za dzień lub dwa zabrakło by mu już paliwa. Force H nadal żeglowała na północ, *Rodney* sterujący na północny wschód zawrócił o godzinie 09.00 i położył się na kurs wschodni. W desperackim geście Admiralicja wysłała do akcji pięć niszczycieli odłączonych od eskorty konwoju transportowców wojska. Cztery z tych okrętów wchodziły w skład flotylli komandora Phillipa Viana, piątym zaś był polski *Piorun*. Miało to duże znaczenie ponieważ pancernik *King George V* operował wogóle bez niszczycieli, a trzy jednostki eskortujące *Rodneya* miały już bardzo mało paliwa.

26 maja o godzinie 04.30 dowództwo *Bismarcka* poinformowało załogę, że okręt właśnie mija Islandię i wkrótce znajdzie się w rejonie operacyjnym działania Ubootów oraz w zasięgu dalekodystansowych samolotów Luftwaffe. Na okręcie oczekiwano pojawienia się pierwszych czteromotorowych samolotów bombowych Focke-Wulf typu FW 200 Condor już ok. godziny 12.00. W tym momencie morale załogi zdecydowanie wzrosło i każdy z obecnych na pokładzie z nadzieją począł patrzeć w przyszłość.

Nie wiedzieli oni jednak, że już o godzinie 03.00 kolejne dwie rozpoznawcze łodzie latające typu Catalina z Dywizjonu 209 wystartowały z lotniska Lough Erne w Północnej Irlandii. Jeden z nich, oznaczony symbolem WQ-Z dowodzony przez porucznika Denisa Briggsa gdzie drugim pilotem był chorąży amerykańskiej marynarki wojennej, Leonard B. Smith „wypożyczony" do Royal Navy, leciał na wysokości ok. 700 m w warunkach częściowego zachmurzenia i nie najlepszej widoczności. Nagle o godzinie 10.15 Smith dostrzegł z prawej strony na wodzie niewyraźny cień w kształcie cygarniczki. *„Co to za diabeł?"* wykrzyknął wskazując kierunek, a potem dodał *„Wygląda jak pancernik!"*. Aby się upewnić Briggs polecił skierować maszynę za rufę wykrytego okrętu, który przecież mógł należeć do Royal Navy. Sam udał się do radiostacji pokładowej przygotować meldunek. Gdy Catalina wynurzyła się z chmur okazało się, że znajduje się bezpośrednio nad okrętem i *Bismarck*, bo to faktycznie był on, natychmiast otworzył ogień ze wszystkich dział przeciwlotniczych. Odłamki rozrywających się pocisków nieznacznie uszkodziły łódź latającą. Natychmiast też Briggs nadał meldunek następującej treści: *„Jeden pancernik w namiarze 240°, odległość 5 mil, kurs 150°, moja pozycja 49°33'N i 21°47W. Czas – godzina 10.30/26 maja"*. Meldunek, przechwycony i zdekodowany (równocześnie również przez B-Dienst i przekazany na *Bismarcka*) zelektryzował wszystkich dowódców okrętów brytyjskich biorących udział w tej wielkiej morskiej gonitwie, gdzie stawką było życie wielu tysięcy marynarzy z obu wojujących stron. Tak więc po 31 godzinach od utraty kontaktu radarowego przez *Suffolka*, admirał Tovey zdał sobie nagle sprawę jak mało brakowało do przechwycenia *Bismarcka* poprzedniego dnia[33]. Niemieckiemu pancernikowi pozostało tylko ok. 700 Mm do St. Nazaire i z każdym obrotem śrub jego szanse ujścia pogoni zwiększały się. Przy prędkości 21 w potrzeba było na to już tylko niewiele ponad 30 godzin. Dodatkowo okręt w miarę zbliżania się do bazy miał otrzymać coraz silniejsze wsparcie z powietrza i spod wody.

## Fatalne uszkodzenie

Jedyną szansą Brytyjczyków pozostała Force H adm. Somerville'a nadciągająca pełną parą z południa. Stary krążownik liniowy *Renown* i lekki krążownik *Sheffield* nie miały żadnych szans w starciu z niemieckim pancernym kolosem. Jedynym atutem pozostawał lotniskowiec *Ark Royal* ze swoimi dobrze wyszkolonymi pilotami. Wkrótce okręty te położyły się na kurs równoległy w odległości ok. 100 Mm od *Bismarcka*. I znów, jak przedtem z *Victoriousa*, wystartowały do akcji dwupłatowe *Swordfishe* – niezawodne „tobołki". Początkowo przejęły one od *Cataliny* śledzenie okrętu niemieckiego. Widok tych maszyn, które pojawiły się w pobliżu o godzinie 12.00, natychmiast uświadomił Niemcom ich krytyczne położenie. O godzinie 13.50 krążownik *Sheffield* odłączył się od Force H z zadaniem nawiązania kontaktu radarowego z wrogiem i naprowadzania samolotów torpedowych na cel. Pomiędzy godziną 14.50 a 15.00 z rozchwianego pokładu *Ark Royala* wystartowało 15 maszyn z rozkazem atakowania pancernika odległego wówczas już tylko o 40 Mm na południe. Przez niedopatrzenie nie poinformowano załóg samolotów o obecności na ich drodze *Sheffielda*. Zanim pomyłka została wyjaśniona, piloci natychmiast po uzyskaniu kontaktu radarowego zaatakowli wykryty okręt zrzucając 11 torped. Szczęśliwie żadna z nich nie trafiła, a niektóre eksplodowały przedwcześnie z powodu zastosowania wadliwych zapalników magnetycznych.

Na *Bismarcku* już ok. godziny 18.00 dostrzeżono na horyzoncie sylwetkę dwukominowego okrętu. Był to *Sheffield*. Admirał Lütjens przeklinał teraz prawdopodobnie swą lekkomyślną decyzję o rezygnacji z uzupełnienia paliwa kiedy to jeszcze było możliwe. Obecnie jego zapas tak się skurczył, iż bezwzględnie trzeba było utrzymywać niewielką ekonomiczną prędkość 20 w, chociaż okręt nadal był w stanie gnać przez ocean z prędkością co najmniej 27 w! To żółwie tempo poruszania się *Bismarcka*, który o ironio był w tym czasie jednym z najszybszych pancerników świata[34] poważnie ułatwiło zadanie Brytyjczykom.

Druga grupa 15 samolotów torpedowych pod dowództwem, kapitana Tima Coode'a, tym razem uzbrojonych torpedy z niezawodny-

[33] Niszczyciele komandora Viana przeszły o 30 mil za rufą okrętu niemieckiego, *Rodney* zaś, przeciął jego kurs w odległości 50 Mm. W tym momencie *Rodney* znajdował się o 125 Mm na północny wschód, a *King George V* o 135 Mm na północ od *Bismarcka*, bez szans na jego dogonienie.

[34] Inne okręty, które w tym czasie potrafiły rozwinąć prędkość 30 w. to włoskie jednostki typu *Vittorio Veneto*, francuskie typu *Dunkierque* i *Richelieu* oraz niemieckie typu *Scharnhorst*. Ponad to taką prędkością charakteryzowały się przebudowane stare i słabo opancerzone japońskie krążowniki liniowe typu *Kongo*.

mi zapalnikami kontaktowymi, wystartowała z *Ark Royala* o godzinie 19.10 mimo stale pogarszającej się pogody i coraz bardziej wzburzonego morza. Samoloty naprowadzane przez *Sheffielda* bezbłędnie odnalazły cel i o godzinie 20.47 przystąpiły do ataku na bardzo niskim pułapie z różnych stron równocześnie. Samoloty nadlatywały niemal muskając kołami czubki fal. W ciągu pół godziny grupki złożone z trzech samolotów każda wielokrotnie podejmowały atak. Okręt niemiecki zręcznie wymanewrował 13 kolejnych torped. Ostre i często powtarzane manewry spowodowały znaczne zmniejszenie prędkości pancernika, który ział ogniem artylerii wszystkich kalibrów. Wykorzystano nawet armaty kal. 380 mm do prowadzenia ognia zaporowego. Mniej więcej w połowie akcji jedna torpeda[35] trafiła w lewą burtę okrętu tuż za śródokręciem. Pod koniec tej serii ataków dwa samoloty nadleciały z lewej burty tak nisko, iż nie można ich było ostrzelać z armat kal. 37 mm i 105 mm, ponieważ ich luf nie dało się opuścić dostatecznie nisko! Dwie torpedy wpadły do wody w odległości 450-500 m od okrętu, który natychmiast rozpoczął unik przekładając stery na lewą burtę. Niestety odległość była zbyt mała, a prędkość pancernika również niedostateczna by mógł się uchylić. Jedna z tych torped uderzyła w rufę i eksplodowała w okolicy sterów. Jak się później okazało trafienie to przypieczętowało tragiczny los tego wspaniałego okrętu.

Wszystkie samoloty powróciły na *Ark Royala* po godzinie 21.00. Nie obyło się jednak bez strat. Trzy rozbiły się przy lądowaniu, inne zaś wymagały wielu napraw uszkodzeń wywołanych przez ostrzał z *Bismarcka*. Tylko dwóch członków ich załóg było lekko rannych. Lotnicy mogli mówić o ogromnym szczęściu. Praktycznie bez strat wykonali swe zadanie w niezwykle trudnych warunkach. Zadziwiające jest to, iż żaden z samolotów dotychczas atakujących pancernik niemiecki nie został zestrzelony. Wiadomość o uzyskanych trafieniach, uzupełniona doniesieniami o dziwnym zachowaniu się okrętu niemieckiego, płynącego teraz kursem północno-zachodnim 340°, przyniosła ulgę admirałowi Toveyowi. Nabrał pewności, że uda mu się wreszcie dopaść przeciwnika, którego ścigał już na dystansie ponad 2000 Mm. Przypomnieć tu należy, iż wskutek pływania z dużymi prędkościami na okrętach brytyjskich pozostało już niewiele paliwa i wkrótce musiałyby one zawrócić do baz...

Bilans ostatniego ataku przedstawiał się następująco: Pierwsza torpeda (albo dwie) uderzyła w kadłub *Bismarcka* na wysokości maszynowni w rejonie przedziałów wodoszczelnych VIII i IX, nieco poniżej dolnej krawędzi pancerza burtowego. Energia wybuchu została w większości pochłonięta przez burtowy system obrony przeciwtorpedowej, jednak gwałtowny wstrząs spowodował pewne uszkodzenia. Znaczna ilość wody dostała się do lewoburtowego tunelu wałowego. Trujące gazy powstałe przy wybuchu wypełniły lewoburtową maszynownię, zmuszając personel do chwilowej ewakuacji. Obsługa już wkrótce mogła powrócić na stanowiska ponieważ sprawnie działająca wentylacja szybko usunęła dymy, zaś przelewająca się pod gretingami woda została odpompowana za burtę. Woda w tunelu wałowym pozostała ze względu na większe uszkodzenia w tym rejonie. O sile wybuchu najlepiej świadczy fakt iż niektóre gretingi i płyty podłogowe w lewej maszynowni wygięły się do góry o prawie pół metra. Od wstrząsu zamknął się zawór bezpieczeństwa na rurociągu doprowadzającym parę do siłowni prawoburtowej i znajdujące się tam turbiny zatrzymały się. Wkrótce zawór otwarto i maszyny uruchomiono ponownie.

Najgroźniejsze ze wszystkich dotychczasowych było trafienie pojedynczą torpedą w rufę. Torpeda uderzyła w cienkie poszycie burtowe poniżej przedziału maszyn sterowych, w pobliżu trzonu steru lewoburtowego. Wybuch wyrwał ogromną dziurę w poszyciu burtowym, tuż przed sterami, i poważnie uszkodził połączenie trzonu lewego steru z maszyną sterową. Mimo wielokrotnych prób jego rozłączenia nie osiągnięto praktycznie niczego. Burtowy system przeciwtorpedowy, chociaż w tym rejonie już bardzo wąski, powinien nieco osłabić siłę wybuchu. Niestety tak się nie stało, ponieważ jego puste zbiorniki wypełnione były wodą zaburtową wykorzystaną wcześniej do wyrównania przegłębienia na dziób. Tym samym siła eksplozji z łatwością przeniosła się poprzez praktycznie nieściśliwą wodę na dalsze elementy konstrukcji kadłuba. Dodatkowo w tych czasach nie zabezpieczano właściwie ważniejszych elementów wyposażenia okrętowego przed gwałtownymi wstrząsami wywołanymi przez wybuchy podwodne.

Oba stery *Bismarcka* zablokowane zostały w wyjątkowo nieforunnym położeniu 12° na lewą burtę[36] podczas wykonywania ostrego uniku. Obsługa została natychmiast ewakuowana z zalewanych pomieszczeń maszyny sterowej, a pancerna pokrywa w położonym wyżej po-

[35] Według kpt. Müllenheima-Rechberga trafiły dwie torpedy, jedna zaraz po drugiej.

[36] Według niektórych publikacji był to kąt aż 15°.

Pośredni sprawca tragedii *Bismarcka*, brytyjski lotniskowiec *Ark Royal* wkrótce po wejściu do służby.



kładzie pancernym zamknięta i zabezpieczona. Zapobiegło to dalszemu przedostawaniu się wody ponad pokład pancerny. Poziom wody w zalanych pomieszczeniach ulegał gwałtownym zmianom wraz z rytmem kołysania wzdłużnego okrętu na na wzburzonym morzu. Należy pamiętać, że panował wtedy silny sztorm. Rufa raz się wynurzała, to znowu zanurzała głęboko, powodując błyskawiczne wypełnianie obu przedziałów wodą morską. Usuwanie wody z sąsiednich pomieszczeń było praktycznie niemożliwe z powodu zalania obwodów sterujących i zasilających elektrycznych pomp odwadniających.

W czasie wykonywania uników przed torpedami podczas ataku lotniczego, zmiany kursu zbliżyły *Bismarcka* do brytyjskiego krążownika *Sheffield*. Po unieruchomieniu sterów okręty zbliżyły się jeszcze bardziej. Wówczas jednostka brytyjska znalazła się nagle pod ostrzałem z głównej artylerii *Bismarcka*. Pierwsza salwa upadła w odległości ok. 1900 m, ale druga uzyskała już nakrycie celu. Trzecia upadła wzdłuż burty i odłamki rozrywających się na wodzie pocisków zabiły trzech marynarzy raniąc dalszych dziewięciu i uszkadzając radar krążownika. Na *Sheffieldzie* natychmiast rozpoczęto stawianie zasłony dymnej i okręt pełną prędkością począł oddalać się z niebezpiecznego miejsca wśród rozrywających się pocisków z trzech dalszych salw niemieckich. Na *Bismarcku* wstrzymano ogień, zaś na okręcie brytyjskim zaobserwowano tuż przed utratą kontaktu o godzinie 21.55, iż okręt niemiecki płynie teraz kursem-północno zachodnim, zamiast południowo-wschodnim jak poprzednio. Wywołało to zdumienie dowództwa okrętu, gdyż był to kurs wiodący z powrotem na Atlantyk zamiast do zbawczej Francji!

Na *Bismarcku* czyniono zaś wszystko, co możliwe, aby odzyskać sterowność. Po wielu wysiłkach dzięki heroicznej pracy brygad remontowych w zalanych przedziałach udało się uwolnić ster prawoburtowy i przełączyć go na sterowanie ręczne. Nurkowie wyciągani byli po kilkunastu minutach pracy praktycznie nieprzytomni z powodu gwałtownie zmieniającego się poziomu wody w przedziałach. Nic to jednak nie dało, ponieważ steru nie można było ruszyć mimo wielokrotnych prób z udziałem obsługi tylnej prawoburtowej wieży kal. 150 mm. Jeden z młodych oficerów zaproponował, aby uwolnić ster przy pomocy materiałów wybuchowych jednak tego, jak się wydawało szaleńczego pomysłu, nie pozwolono zrealizować.

Wkrótce potem dowódca okrętu, komandor Lindemann, i pierwszy mechanik Lehmann rozpatrzyli możliwości odzyskania sterowności siłami, którymi dysponowali na okręcie. Zgodzono się, iż niestety niemożliwe jest opuszczenie nurków za burtę ze względu na stan morza. Sugestia odstrzelenia obu sterów przy pomocy ładunków wybuchowych odrzucona została zdecydowanie i nieodwołalnie przez adm. Lütjensa. Stwierdził on, iż nie można narażać bezpieczeństwa okrętu, stosując tego rodzaju metody. Obawiał się on na przykład uszkodzenia wciąż sprawnych śrub napędowych. Stanowisko admirała wydaje się co najmniej dziwne i niezrozumiałe, w sytuacji gdy *Bismarck* pozbawiony możliwości manewrowania i tak skazany był na nieuniknioną zagładę w starciu z przeważającymi siłami Royal Navy, nie mogąc liczyć na żadne wsparcie. Lütjens właściwie już w pół godziny po trafieniu fatalnej torpedy zaakceptował najgorsze i popadł w nastrój rezygnacji. Jak się później okazało, tym razem, niestety, miał rację. Mianowicie po czterech radiogramach, wysłanych do dowództwa Grupy Zachód o godzinach 20.54, 21.05, 21.15 i 21.25 informujących kolejno o ataku samolotów z lotniskowca, o trafieniu torpedami w śródokręcie i w rufę i utracie zdolności manewrowania, nadał o godzinie 21.40 piąty radiogram o następującym brzmieniu: *„Okręt niezdolny do manewrowania. Będziemy walczyć do ostatniego pocisku. Niech żyje Führer."* Tym samym admirał już poddał się losowi.

Próba założenia plastra na dziurę w burcie na rufie nie powiodła się ze względu na zbyt wzburzone morze i niekorzystny w tym miejscu kształt kadłuba. Tymczasem woda przedostała się również do środkowego tunelu wałowego. Przybywało także wody w lewoburtowych pomieszczeniach przedziału VII, poniżej tylnego stanowiska kierowania ogniem, co powodowało niewielki przechył na lewą burtę.

W wyniku blokady sterów *Bismarck* początkowo począł zataczać kręgi. Po pewnym czasie, gdy już było wiadomo, iż sterów naprawić się nie da, komandor Lindemann podjął próbę sterowania okrętem za pomocą maszyn. Nie oczekiwano jednak po tym rozwiązaniu zbyt wiele, ponieważ jeszcze podczas prób i ćwiczeń na Bałtyku okazało się, że pancernik, z racji wielkiej szerokości i napędu trzyśrubowego, bardzo trudno utrzymać na zadanym kursie bez pomocy sterów. Poza tym w czasie ćwiczeń oba stery ustawiane były w położeniu zerowym, a obecnie blokada nastąpiła przy ich znacznym wychyleniu na burtę. Mimo wszystko sterowanie maszynami, które nadal były zupełnie sprawne i zdolne do rozwijania pełnej mocy, wydawało się jedynym




Powolny samolot torpedowy Swordfish zrzuca torpedę. Taka właśnie maszyna z *Ark Royala* zrzuciła torpedę, która fatalnie ugodziła *Bismarcka* unieruchamiając stery okretu, co ostatecznie przesądziło o jego losie.

rozwiązaniem. Wkrótce też z ust Lindemanna poczęły jedna po drugiej padać komendy: *„Lewa maszyna pół naprzód, środkowa maszyna stop!" – lewa i środkowa maszyna pół naprzód, prawa maszyna mała wstecz!" – „Lewa maszyna cała naprzód, prawa maszyna stop!"* itd. itd. W maszynowni obsługa robiła co mogła aby spełnić te niespodziewane rozkazy, łamiąc często przyjęte reżymy bezpieczeństwa przy przechodzeniu z pracy turbin naprzód na pracę wstecz. Wzmocniono obsadę na stanowiskach manewrowych. Ludzie odziani w skórzane kombinezony pracowali w bardzo ciężkich warunkach w temperaturze ponad 50 °C, z powodu zamkniętych i wyłączonych na czas alarmu bojowego układów wentylacyjnych i drzwi wodoszczelnych. Lindemann desperacko próbował wszelkich możliwych kombinacji pracy siłowni, przy różnych prędkościach. Te desperackie wysiłki okazały się jednak bezskuteczne. Krótko po północy ostatecznie zrezygnowano z jakichkolwiek prób uwolnienia sterów. Okręt wciąż ustawiał się pod wiatr na kurs północno-zachodni w kierunku nieprzyjaciela, zamiast St. Naza-

Utrzymywanie kursu południowego czy południowo-wschodniego wiatrem od rufy okazało się niemożliwe przy sterach przełożonych 12° na burtę. W rezultacie okręt myszkując poruszał się z prędkością 5-7 w., w kierunku wciąż wzmagającego się północno-zachodniego sztormu.

Około godziny 22.38, kiedy *Bismarck* pozbawiony możliwości manewrowania znajdował się na nieregularnym zygzakowatym kursie, zupełnie różnym od zamierzonego, polski niszczyciel *Piorun* (d-ca kmdr Eugeniusz Pławski), działający chwilowo w składzie flotylli niszczycieli kmdr. Viana, dostrzegł okręt niemiecki. Sygnalista, mat Edward Do...cki, głośno zameldował: „*Okręt w prawo przed dziobem*", dodając po ...li zupełnie już nieoficjalnie: „*Alez to stodoła!*" Z *Bismarcka* także zauważono niszczyciele brytyjskie. Do najbliższego z nich czyli do *Pioruna* oddano nawet kilka salw z artylerii średniej kal. 150 mm, a potem ... salwy z artylerii głównej uzyskując nakrycie. Wówczas nasz maleńki w porównaniu z niemieckim kolosem niszczyciel nie uchylił się od walki „Dawida z Goliatem". Przez ponad 30 minut artyleria polskiego okrętu prowadziła ogień, raz po raz uzyskując nakrycie celu, co ...ak nie czyniło na *Bismarcku* żadnego wrażenia. Pozostałe cztery niszczyciele Viana przeprowadziły ataki torpedowe na okręt niemiecki. Wystrzelono łącznie 16 torped z odległości 3000 do 8000 m, mimo ...ału niemieckiej artylerii często uzyskującej nakrycie. Ostatnią torpedę odpalono z *Cossacka* ok. godziny 03.35. Było to już 27 maja. Wcześniej, o godzinie 23.42, *Cossack* stracił anteny radiowe od odłamków pocisków 150 mm, a ciężkie chwile przeżywał *Zulu* nakryty salwą kal. 380 mm. Początkowe meldunki z *Cossacka* i *Maori*, że co najmniej dwie torpedy trafiły, okazały się fałszywe. Prawdopodobnie marynarze brytyjscy wzięli błyski z armat kal. 150 mm *Bismarcka* za trafienia torped. W nocy, przy panującym wówczas ciężkim sztormie, o pomyłkę nie było trudno. Po godzinie czwartej nad ranem z *Bismarcka* nie było już widać żadnych okrętów brytyjskich, gdyż niszczyciele, ciężko pracując na sztormowej oceanicznej fali, utraciły bezpośredni kontakt z okrętem niemieckim.

W czasie walki z niszczycielami komandora Viana, radiooperatorzy *Bismarcka* nie mieli chwili spokoju ze względu na nieprzerwany strumień szyfrowanych radiogramów wymienianych przez Lütjensa i dowództwo Grupy Zachód. Część radiogramów odczytywano załodze przez rozgłośnię okrętową. Z dowództwa nadchodziły informacje o przygotowywanym wsparciu dla pancernika. Nadawano o planowanym starcie samolotów bombowych, o U-bootach skierowanych w rejon przebywania *Bismarcka* itd. O godzinie 23.58 Lütjens wysłał pożegnalny właściwie telegram do swego Führera: „*Będziemy walczyć do samego końca z pełną wiarą w ciebie mein Führer i z niezachwianym przekonaniem ...tecznym zwycięstwie Niemiec*". Z dowództwa Grupy Zachód nadszedł telegram: „*Nasze myśli i najlepsze życzenia są z wami waleczni towarzysze*". Admirał Raeder polecił nadać co następuje: „*Wszystkie nasze myśli ... z wami i z waszym okrętem. Życzymy wam sukcesów w waszej trudnej ...*." Już 27 maja o godzinie 01.53 nadszedł radiogram od Hitlera, do ... Lütjensa: „*Dziękuję w imieniu całego narodu niemieckiego*", a do załogi pancernika: „*Całe Niemcy są z wami. Uczynimy co w naszej mocy aby ... pomóc. Wasze poświęcenie w pełnieniu służby wzmocni zdecydowanie ...go narodu w walce o przeznaczenie.*" Nadeszła też informacja o nadaniu krzyża rycerskiego kmdr. ppor. Adalbertowi Schneiderowi za zatopienie krążownika liniowego *Hood*. Tymczasem pogoda stale się pogarszała i podczas gdy o godzinie 05.00 wiała „siódemka", to już po godzinie siła wiatru wzrosła do 9° w skali Beauforta.

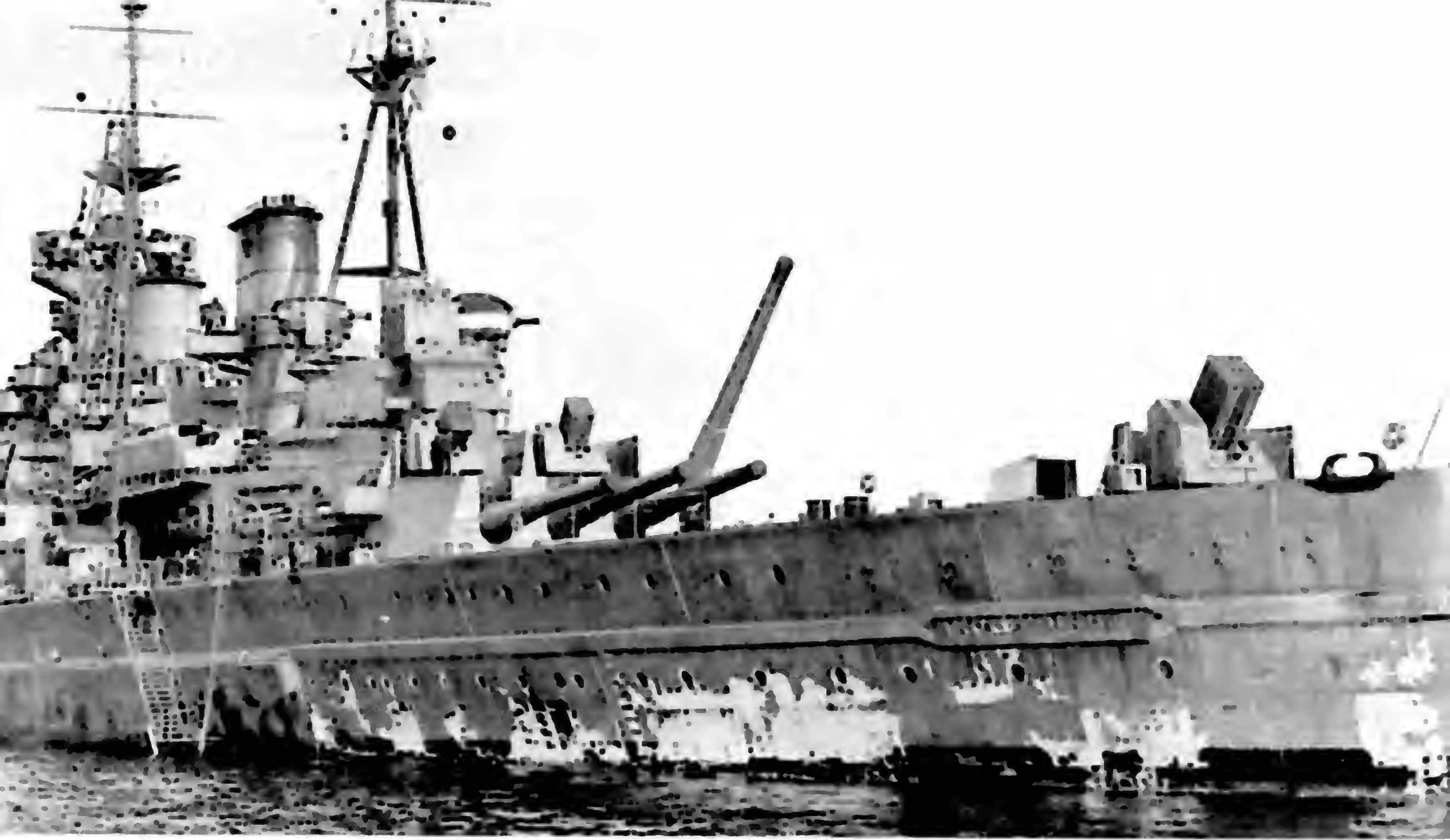
Na pokładzie *Bismarcka* wyraźnie dawał się zauważyć rosnący nastrój całkowitej rezygnacji. Najgorsze było to, iż zły przykład płynął z góry. Krótko nad ranem wydany został rozkaz otwarcia magazynów okrętowych. Marynarze mogli pobierać dowolne ilości zapasów żywności, papierosów itd. Był to dla każdego widomy znak, iż kierownictwo wyprawy pogodziło się już ze swym losem i oczekiwało nieuchronnej klęski, mimo że okręt znajdował sie w odległości tylko ok. 400 Mm od zbawczej Francji. Takie też wrażenie po spotkaniu na pokładzie z Lütjensem, a nieco wcześniej z Lindemannem, odniósł kapitan Müllenheim-Rechberg. Podobnie kapitan Gerhard Junack, główny oficer turbinowy pancernika, po przejęciu wachty od pierwszego mechanika Lehmanna stwierdził zadziwiającą obojętność kierownictwa wyprawy i okrętu. Gdy po otrzymanym nad ranem rozkazie zatrzymania maszyn, przez dłuższy czas nie było następnych poleceń, Junack zaczął się obawiać, iż przeciążane ostatnio turbiny mogą ulec uszkodzeniu wskutek nierównomiernego rozkładu temperatur. Zameldował więc o niebezpieczeństwie Lindemannowi i zażądał wydania rozkazu „*Mała naprzód*", co spotkało się z odpowiedzią: „*Ach, zrób co uważasz*". Taka postawa zupełnie nie pasowała do osobowości Lindemanna, jednak była dokładnym odwzorowaniem postępowania Lütjensa w ostatnim czasie. Widocznie dowódca okrętu ostatecznie poddał się nastrojowi rezygnacji emanującemu od dowódcy zespołu.



Mechanik okrętowy, kapitan mar. Gerhard Junack, który brał aktywny udział w próbach uwolnienia zablokowanego steru *Bismarcka* (zdjęcie z obozu jenieckiego w Kanadzie). Po wojnie służył w Bundesmarine gdzie osiągnął stopień komandora.

Nie powiodły się także próby przesłania na ląd dziennika bojowego pancernika i filmów z akcji uwieńczonej zatopieniem *Hooda*, przy pomocy pokładowego wodnosamolotu zwiadowczego Arado Ar-196. Manewrując przy wykorzystaniu prawie pełnej mocy maszyn, udało sie tak ustawić okręt, że prawoburtowa katapulta znalazła się w kierunku dokładnie pod wiatr. Załoga zajęła miejsca w maszynie, uruchomiono i zagrzano silnik. Operator katapulty nacisnął guzik startowy i... nic. Żadnej reakcji! Po sprawdzeniu okazało się, że katapulta jest uszkodzona wskutek trafienia przez pocisk z *Prince od Wales* kutra motorowego, stojącego na dachu hangaru nad pokładem lotniczym. Fragmenty zgruchotanego dziobu kutra przecięły i powyginały rurociągi sprężonego powietrza uruchamiajacego katapultę. Z braku czas nie podjęto naprawy, a zatankowany wodnosamolot po złożeniu skrzydeł i przedziurawieniu pływaków wyrzucono za burtę ze względu na zagrożenie pożarowe. Po godznie 07.08 *Bismarck* znowu zwiększył prędkość do ok. 12 w, jednak trudności z utrzymaniem stałego kursu okazały się tak wielkie, że po pewnym czasie ponownie maszyny zatrzymano, chociaż wkrótce znów je uruchomiono.

Dowództwo nie dało za wygraną i powtórnie próbowało uratować dziennik bojowy, tym razem korzystając z pomocą U-boota. O godzinie 07.10 Lütjens wysłał swój ostatni, jak się okazało, radiogram do dowództwa: „*Przyślijcie U-Boota w celu uratowania dziennika bojowego*". O godzinie 08.01 dowództwo Grupy Zachód poinformowało Lütjensa: „*U 556 przejmie dziennik bojowy*". Kapitan Herbert Wohlfarth, dowódca U-Boota znalazł się w sytuacji nie do pozazdroszczenia. Już 26 maja ok. godziny 19.50 miał on okazję zaatakowania torpedami lotniskowca *Ark Royal* i krążownika liniowego *Repulse*. Na pokładzie U-Boota jednak nie było już wtedy torped. Znając tragiczne położenie *Bismarcka* z przechwyconych sygnałów radiowych, Wohlfarth nie mógł mu w żaden sposób pomóc. Po udanym patrolu nie miał torped, a pozostające w zbiornikach paliwo z ledwością wystarczało na dopłynięcie do bazy. Zadanie uratowania dziennika bojowgo otrzymał więc U 74 kapitana Kentrata, jednak wówczas było już za późno – pancernik od kilku godzin spoczywał już na dnie.



Brytyjski pancernik *King George V* widziany od rufy pod koniec 1940 r.

# NIERÓWNY BÓJ

Dwudziestego siódmego maja 1941 roku około godziny 08.30 na *Bismarcku* ogłoszono alarm bojowy. Na horyzoncie w odległości 24 000 m ukazały się maleńkie sylwetki dwóch potężnych okrętów. Krótkie spojrzenie w okular dalmierza rufowego stanowiska kierowania ogniem i kapitan Müllenheim-Rechberg nie miał już żadnych wątpliwości. Były to pancerniki *King George V* i *Rodney* nadpływające z prędkością ok. 19 węzłów[37] z lewej burty. Po nocy pełnej rozpaczy i zwątpienia większość załogi *Bismarcka* była zdecydowana twardo walczyć do końca, drogo sprzedać swoją skórę. Nadchodząca akcja uwalniała od napięć. Przecież ich okręt nadal miał całkowicie sprawną artylerię i siłownię. Wielu marynarzy nie zastanawiało się zupełnie nad trudnościami w prowadzeniu celnego ognia do ruchomych celów z okrętu niezdolnego do utrzymywania stałego kursu przez dłuższą chwilę.

Miażdżąca przewaga była oczywiście po stronie Brytyjczyków. Ich okręty, w pełni sprawne i zdolne do manewrowania, dysponowały dziewięcioma armatami kal. 406 mm i dziesięcioma kal. 356 mm, nie licząc dwudziestu ośmiu armat kal. 133-152 mm, którym *Bismarck* mógł przeciwstawić tylko osiem armat 380 mm i dwanaście 150 mm. Łączna masa salwy brytyjskiej wynosiła 18 448 kg, wobec niemieckiej równej 6904 kg. Po stronie brytyjskiej doliczyć należy także szesnaście armat kal. 203 mm z ciężkich krążowników *Norfolk* i *Dorsetshire*.

Na dziobowym stanowisku kierowania ogniem komandor Schneider obrał *Rodneya* za główny cel. Strzelanie rozpoczął jednak okręt brytyjski, oddając pierwszą salwę już o godzinie 08.47. Minutę później do akcji włączył się i drugi brytyjski pancernik. Odległość między przeciwnikami zmniejszyła się do około 20 tys. m. Wystrzeliwane pociski potrzebowały niecałą minutę by znaleźć się po przeciwnej stronie, chociaż ludziom na pokładach walczących okrętów czas ten wydawał się wielokrotnie dłuższy. Wreszcie pierwsze, wysokie na ponad 70 m słupy wody, wywołane wybuchami pocisków, wzniosły się w pewnej odległości od *Bismarcka*. Dziobowe wieże Anton i Bruno otwarły ogień o godzinie 08.49. W tym czasie cel znajdował się poza sektorem ognia rufowych wież Caesar i Dora. Kolejne trzy salwy pozwoliły uzyskać nakrycie celu, chociaż ciągłe schodzenie z kursu i myszkowanie *Bismarcka* bardzo utrudniało pracę Schneidera i zespołu jego ludzi. W tym czasie baron Müllenheim-Rechberg bezczynnie oczekiwał w rufowym stanowisku kierowania ogniem na taką zmianę kąta kursowego, która umożliwiłaby wprowadzenie do akcji rufowych wież artylerii głównej.

Około godziny 08.54 ogień otworzył z odległości 20 000 m nadpływający z prawej burty krążownik *Norfolk*, a w kilka minut później strzelanie rozpoczęła artyleria średnia *Rodneya*. O godzinie 09.02 z okrętów brytyjskich dostrzeżono błysk wybuchu na dziobowej nadbudówce *Bismarcka*. Dwie minuty później również i *Dorsetshire* z odległości 18 000 m otworzył ogień ze swych armat 203-milimetrowych, nadpływając od rufy z prawej burty. Wkrótce więc pancernik niemiecki ostrzeliwany był ze wszystkich stron, a Brytyjczycy poczuli się jak na ćwiczeniach. Z oczywistych względów ich okręty, poza *Rodneyem*, nie znajdowały się pod ogniem nieprzyjaciela!

Admirał Tovey znalazł się w sytuacji wprost idealnej. Dysponował zdecydowaną przewagą ilościową i jakościową, a ponadto doskonale wiedział, jaki kurs będzie utrzymywał przeciwnik – kurs pod wiatr.

[37] W toku pościgu za Bismarckiem Rodney wielokrotnie rozwijał predkość 20-21 w. (bliską maksymalnej prędkości projektowej), jakiej nie osiągał przez ostatnie lata. Nie obeszło się jednak bez szkód spowodowanych wibracjami: obluzowały się, a nawet wypadły nity, nastąpił wyciek paliwa itd..

Lindemann nie miał praktycznie żadnego wpływu na przebieg bitwy i całą nadzieję pokładał jedynie w sprawności artylerii swego okrętu. Tovey obrał kurs równoległy do *Bismarcka* w celu wykorzystania całej swej artylerii.

Na pokładzie niszczyciela *Tartar* podporucznik Ludovic Kennedy obserwował początek bitwy ze zdumieniem, przerażeniem i zachwytem jednocześnie: *„Był to piękny widok, dziki i majestatyczny, niemal zbyt piękny i klarowny wobec faktycznej powagi wydarzeń – jak stwierdził jeden z naszych oficerów. – Dziwna wydawała się świadomość, że na pokładach tych trzech pancerników znajdowało się 5000 ludzi; wydawało się to zresztą bez znaczenia, ponieważ był to faktycznie pojedynek pomiędzy okrętami, a nie ludźmi"*. Grozy dodawała sceneria wydarzeń. Po raz pierwszy od wielu dni słońce zdołało się przedrzeć przez warstwę ciężkich ołowiano-szarych chmur pędzących po niebie, gnanych sztormowymi wiatrami. Na wzburzonym morzu o zielonkawym odcieniu wiatr zrywał wierzchołki krótkich i wysokich fal i miótł drobnym pyłem wodnym.

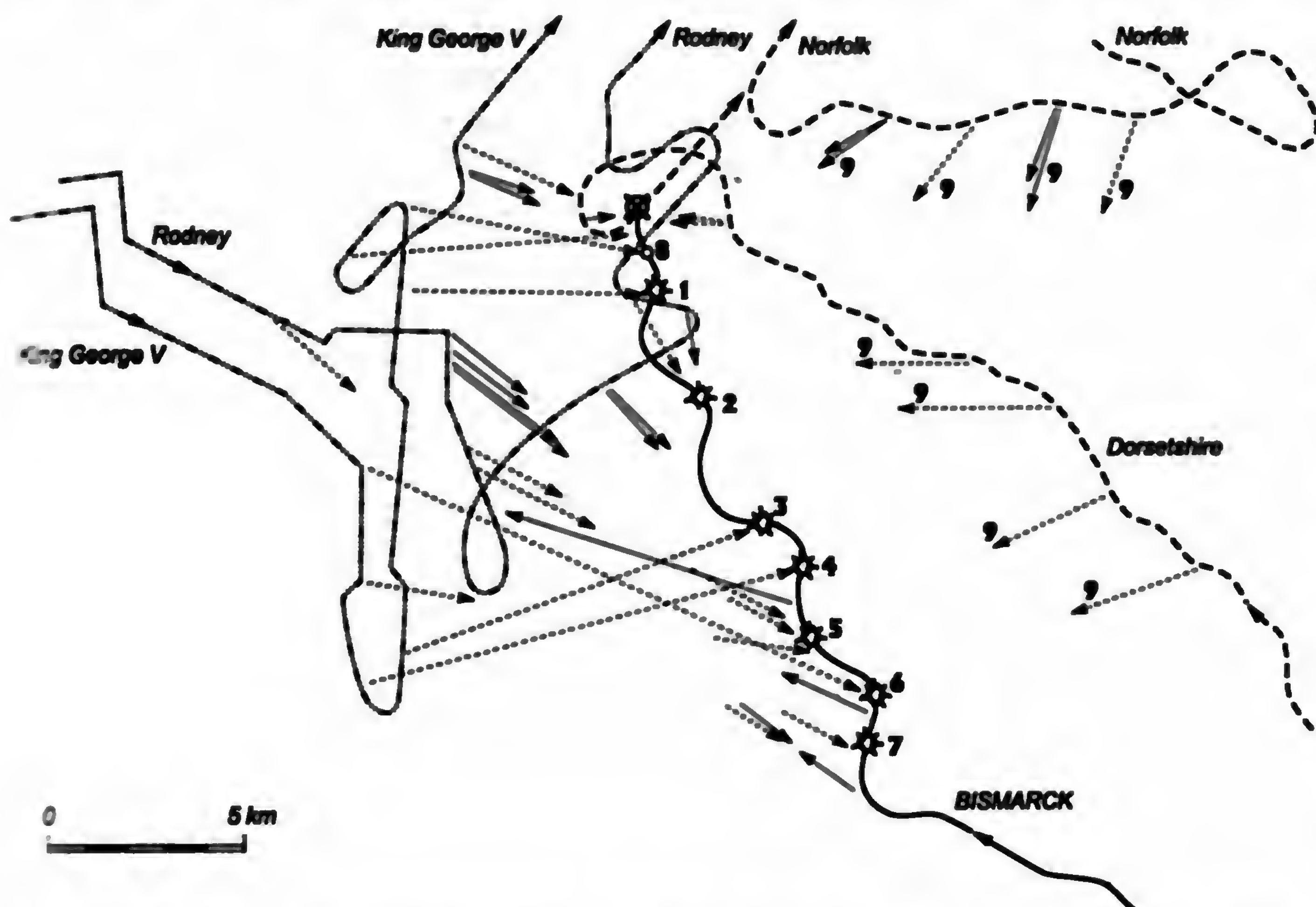
Pierwsze trafienia na *Bismarcku* zarejestrowano już o godzinie 08.59, kiedy to pocisk kal. 406 mm unieruchomił wieże Anton i Bruno. Brzemienne w skutki okazało się niemal równoczesne trafienie pociskiem 203 mm z *Norfolka* w dziobowy dalocelownik umieszczony na szczycie wieży dowodzenia. Zginął Schneider, a kierowanie ogniem artylerii przeniesiono na usytuowane niżej rufowe stanowisko barona Müllenheima-Rechberga. Tak więc już na samym niemal początku bitwy *Bismarck* utracił praktycznie połowę swych zdolności bojowych i zmuszony został do prowadzenia walki jak jednooki i jednoręki wojownik. Ze swego stanowiska baron nie mógł dostrzec *Rodneya*, który znajdował się za bardzo z przodu, jednak uchwycił w swe pole widzenia pancernik *King George V*, płynący kursem równoległym w odległości ok. 11 000 m. Po kilku salwach Niemcy uzyskali nakrycie i już, już wydawało się że pociski zaczną trafiać w okręt brytyjski, kiedy na rufowym stanowisku kierowania ogniem *Bismarcka* dał się odczuć silny wstrząs, który zwalił ludzi z nóg. Po chwili baron Müllenheim-Rechberg stwierdził, iż nic już nie widać. Cała optyka została zniszczona, a nisko przelatujący pocisk zniósł w całości rufowy dalocelownik. Od tej chwili on sam i jego ludzie stali się tylko biernymi obserwatorami przebiegu wydarzeń. Rufowe wieże Caesar i Dora otrzymały około godziny 09.15 rozkaz prowadzenia ognia samodzielnie. W niecałe pół godziny od rozpoczęcia bitwy *Bismarck* został praktycznie pozbawiony możliwości skutecznej walki.

W tym czasie kolejne trafienia ciężkich pocisków z okrętów brytyjskich demolowały systematycznie słabiej opancerzone części kadłuba i nadbudówek okrętu niemieckiego. Jedne po drugich milkły wieże artylerii średniej. Artyleria przeciwlotnicza nie brała udziału w bitwie, lecz jej obsługa oczekująca rozkazów w nieopancerzonych schronieniach w nadbudówkach ponosiła ogromne straty. Największe zniszczenia poczynił ostrzał z *Rodneya* i *King George'a V* z odległości odpowiednio ok. 3500-10 000 m[38] pomiędzy godziną 09.15 a 09.45.

Wkrótce pancerniki brytyjskie prowadziły już regularny ostrzał również ze swej artylerii średniej. Okręt niemiecki, trafiany coraz częściej, nadal trzymał się na wodzie i nie miał zamiaru tonąć. Admirał Tovey nie był pewien, jak wielkie uszkodzenia odniósł *Bismarck*. I tak śmiertelny grad pocisków nadal spadał na okręt niemiecki. Według słów kapitana Hugha Guernsey'a, obserwującego wydarzenia z pomostu bojowego *King George V*, przy tej małej odległości *„pociski przebijały pancerz jak kawałek żółtego sera"*. Po akcji admirał Tovey napisał: *„Po półgodzinie bitwy Bismarck płonął w wielu miejscach i zupełnie utracił kontrolę nad swymi ruchami. Strzelała tylko wieża Caesar artylerii głównej, a jej ogień był niecelny i nieregularny. Okręt jednak wciąż nie dawał za wygraną i poruszał się powoli."*

W głębi kadłuba *Bismarcka* obsługa kotłowni i maszynowni nadal spełniała swe zadania, pilnując ciśnienia pary, poziomu wody w kotłach, temperatury pracy turbin, stanu łożysk wałów śrubowych i wykonując wszystkie niezbędne czynności dla sprawnego funkcjonowania siłowni. Ludzie ci często nie byli w stanie odróżnić wstrząsów i huku wystrzałów własnej artylerii od trafień pocisków przeciwnika. Jednakże wybuchy pocisków padających do wody w pobliżu okrętu dawały o sobie znać kaskadami wody wpadającej przez szyby wentylacyjne. W innych pomieszczeniach pod pokładem, przy przelicznikach artyleryjskich, komorach amunicyjnych, czy szpitalu okrętowym ludzie wiedzieli o bitwie tylko tyle, ile powiedzieli im ich oficerowie. Każde stanowisko bojowe podczas alarmu bojowego odizolowane było od pozostałych i jedyny kontakt z innymi członkami załogi zapewniała łączność telefoniczna. W miarę zrywania kolejnych połączeń nieprzyjemne poczucie izolacji niebezpiecznie się zwiększało. Wciąż jednak ludzie sumiennie spełniali swe obowiązki, lub oczekiwali na rozkazy, które nie nadchodziły. Mało kto zdawał sobie sprawę z tragedii, jaka rozegrała się na dziobowym stanowisku dowodzenia. Nie wiedziano, jakie spustoszenia w nadbudówkach i lekko opancerzonych górnych partiach okrętu sieją ciężkie pociski brytyjskie. Do ludzi tam przebywających śmierć przyszła tak szybko, że nie zdążyli oni nawet powiadomić o panującej sytuacji swych kolegów w innych rejonach okrętu.

Okręty brytyjskie wydawały się być w zasięgu ręki. Walka pancerników uzbrojonych w armaty kalibru 356-406 mm z odległości 2-3 tys. m to prawie jak walka wręcz. Armaty *Rodneya* i *King George'a V* strzelały




Ostatnia walka Bismarcka. Okręt poruszał się z prędkością 7 w. pod wiatr. 1 – uszkodzenie wieży Caesar kal. 380 mm, 2 – pożar na śródokręciu, 3 – uszkodzenie wieży Dora kal. 380 mm, 4 – uszkodzenie rufowego dalocelownika, 5 – uszkodzenie dziobowego dalocelownika, 6 – otwarcie ognia z wież Anton i Bruno, 7 – uszkodzenie głównego dalocelownika na wieży dowodzenia, 8 – milknie artyleria Bismarcka, 9 – ataki torpedowe brytyjskich okrętów.

[38] Z najmniejszej odległości strzelał *Rodney*, później również *King George V* bardziej zbliżył się do *Bismarcka*.

na wprost ustawione prawie w swym najniższym dopuszczalnym położeniu. Dla Brytyjczyków były to już tylko ćwiczenia w strzelaniu do praktycznie nieruchomej tarczy. Pocisk za pociskiem uderzał w *Bismarcka*. O godzinie 09.27 wieża Anton oddała ostatnią pojedynczą salwę i wkrótce potem jej lufy opadły do najniższego położenia w wyniku uszkodzenia systemu hydraulicznego ich podnoszenia. Około godziny 09.31 od wewnętrznego wybuchu rozerwana została prawa lufa wieży Dora, lecz z lewej armaty oddano jeszcze kilka strzałów. W dziesięć minut później unieruchomiona wieża Bruno została doszczętnie zniszczona trafieniem pocisku 406 mm w tylną część. Trafiona ok. godziny 09.21 ciężkim pociskiem wieża Caesar nadal strzelała przez pewien czas z jednej lufy, ponieważ druga armata została unieruchomiona. Krótko po godzinie 09.30 artyleria główna *Bismarcka* oddała swe ostatnie strzały i zamilkła na zawsze.



Brytyjski pancernik *Rodney* w kamuflażu na fotografii z 1941 r. Na wieży C artylerii głównej widoczny wodnosamolot rozpoznawczy Walrus ustawiony na katapulcie. *Rodney* i jego bliźniak *Nelson* miały całą artylerię główną zgrupowaną na dziobie (9 x 406 mm).

Brytyjczycy wciąż jednak ostrzeliwali ranny okręt całą mocą swej artylerii. Rozkazy otrzymane przez Toveya wyraźnie mówiły, że *Bismarck* ma zostać zatopiony za wszelką cenę, nawet gdyby trzeba było zużyć cały zapas amunicji do ostatniego pocisku i wykorzystać ostatnie krople paliwa ze zbiorników. *Hood* musiał być pomszczony bez względu na cenę! W kierunku okrętu niemieckiego wystrzelono łącznie 2876



Brytyjski ciężki krążownik *Norfolk* na wiosnę 1940 r. w malowaniu kamuflażowym.

pocisków różnego kalibru, w tym 339 kal. 356 mm i 375 kal. 406 mm! Krążowniki *Norfolk* i *Dorsetshire* oddały po 527 i 254 strzały kal. 203 mm. Prawdopodobnie uzyskano 300-400 trafień. Ze względu na niewielkie odległości na jakich przez większość czasu prowadzona była bitwa, pociski strzelane na wprost odbijały się od powierzchni morza i trafiały w nadbudówki lub burty niemieckiego kolosa, nie czyniąc praktycznie żadnych uszkodzeń części podwodnej kadłuba. Tym samym *Bismarck* zamieniony w pływające piekło nadal nie tonął, doprowadzając do rozpaczy admirała Toveya, który w pewnym momencie zdesperowany wykrzyknął: *„Dajcie mi strzałki! Zobaczmy czy nimi uda się nam go zatopić"*.

Tak więc kontynuowano intensywny ostrzał milczącego i płonącego okrętu. Dziób *Bismarcka* nurzał się w falach, wzbijając wielkie bryzgi wody. I nagle bitwa gigantów nabrała ludzkiego wymiaru. Z okrętów brytyjskich dostrzeżono maleńkie sylwetki ludzi biegających po pokładzie rufowym okrętu niemieckiego. Niektórzy podbiegali do burty, zatrzymywali się na chwilę, oglądali za siebie, a potem wyskakiwali do morza, podczas gdy inni po prostu jak najszybciej wyskakiwali za burtę. Kanadyjczyk, porucznik George Whalley z *Tartara* tak to później opisał: *„Jak ten okręt musiał wyglądać wewnątrz... trudno sobie wprost wyobrazić: działa rozbite, pomieszczenia i przedziały pełne ognia i dymu, ranni ludzie; i z pewnością wszyscy ludzie nie różnią się od siebie kiedy są ranni i pokaleczeni"*. W końcu admirał Tovey nakazał przerwanie ognia. *Rodney* wstrzymał ogień o godzinie 10.14, a nieco później, o godzinie 10.21 przestał strzelać i *King George V*. Oba pancerniki, wykorzystując resztki paliwa skierowały się do baz z prędkością ekonomiczną. Bitwa kolosów trwała półtorej godziny.

Ciężkie pociski wciąż jeszcze nadlatywały i trafiały, kiedy na *Bismarcku* zastępca dowódcy, komandor porucznik Hans Oels, wydał rozkaz samozatopienia i przygotowania się do opuszczenia okrętu. Przebywając w opancerzonym stanowisku dowodzenia, głęboko we wnętrzu okrętu, pod wieżą dowodzenia, przetrwał on zniszczenie dziobowych nadbudówek oraz prawdopodobną śmierć swych dowódców i przejął dowodzenie. Następnie wraz ze swymi ludźmi udał się w kierunku mniej zniszczonej rufowej części okrętu. W płonącej części dziobowej nie było już właściwie czego szukać. Oficer maszynowy Gerhard Junack przebywał na swym stanowisku bojowym w środkowej maszynowni, kiedy o godzinie 10.00 otrzymał rozkaz samozatopienia, przekazany mu przez starszego mechanika, komandora ppor. Waltera Lehmanna. Krótko potem linia telefoniczna zamilkła na dobre. Junack wysłał swego najlepszego podoficera po dalsze rozkazy, jednak ten nie wracał i trzeba było działać na własną odpowiedzialność. Po sprawdzeniu, że wszystkie drzwi wodoszczelne w maszynowniach są już otwarte aby woda mogła się swobodnie przemieszczać pomiędzy przedziałami, Junack polecił starszemu podoficerowi mechanikowi odpalić ładunki wybuchowe umieszczone przy zaworach dennych i we wlotach wody chłodzącej skraplaczy turbin głównych. Wybuchy, które nastąpiły krótko po godzinie 10.20, spowodowały gwałtowny napływ wody zaburtowej do wnętrza wszystkich kotłowni i maszynowni. Junack, po upewnieniu się, że nikt nie pozostał już na dole opuścił swe stanowisko jako ostatni. Około godziny 10.35 okręt silnie się przechylił na lewą burtę.

Ostatnia walka *Bismarcka*. Okręt niemiecki po lewej, pod ostrzałem pancernika *Rodney* widocznego po prawej stronie fotografii.

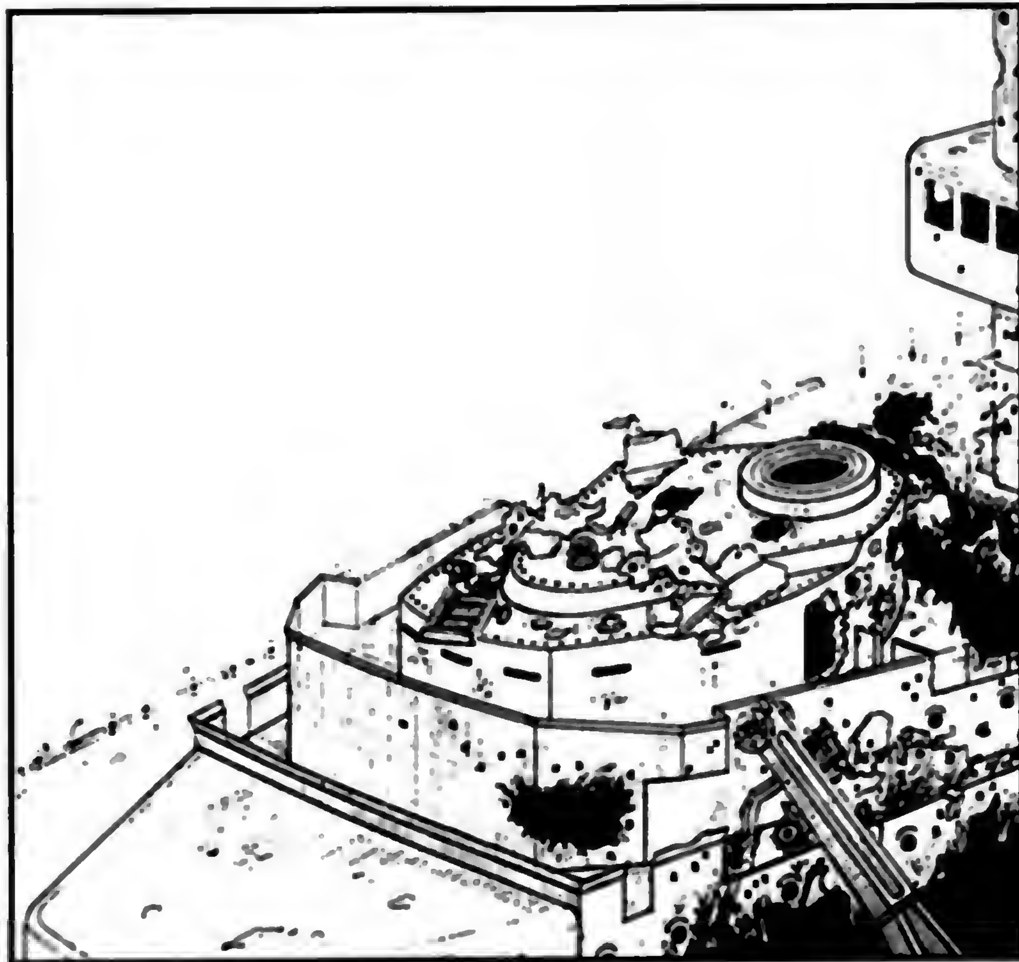


Chorąży Wilhelm Schmidt miał cały czas pełne ręce roboty na swym stanowisku na rufie. Jako dowódca jednego z zespołów obrony przeciwawaryjnej okrętu, miał on pod kontrolą pompy i systemy przeciwpożarowe w tym rejonie okrętu. Kiedy po pewnym czasie pożary wywoływane kolejnymi trafieniami ciężkich pocisków wymykały się już spod kontroli nadszedł długo oczekiwany rozkaz *„Wykonać zalecenie nr 5!"*. Po zmianie kierunku pracy pomp w celu zalania płonących pomieszczeń Schmidt i jego ludzie ewakuowali sie przez tunel podajnika amunicyjnego, ponieważ wszystkie inne przejścia były już zablokowane.

W rufowym przedziale przeliczników artyleryjskich bezczynna obsługa spokojnie oczekiwała na jakąś decyzję swego dowódcy, porucznika Heinza Aengeneyndta. Telefony milczały, jednak nadal rozbrzmiewały dzwonki alarmowe, coraz bardziej działając na nerwy wszystkich obecnych. Światło mrugało co jakiś czas, jednak, na szczęście, nadal działało. Ciągle odczuwalne były wstrząsy i słychać było głuche odgłosy uderzeń. Wszyscy wiedzieli, że mogą to być tylko trafienia pocisków wroga, jako że własne armaty już dawno umilkły. Robiło się coraz duszniej. Ludzie okazywali oznaki niepokoju i strachu. Heinz Jucknat odczuwał ucisk w uszach, widomy znak wzrastającego ciśnienia. Czyżby okręt już tonął? W końcu porucznik wysłał marynarza, aby sprawdził co się dzieje. Wrócił on z wiadomością, że rozkaz opuszczania okrętu został już wydany. Normalna droga na pokład górny okazała się zablokowana i młody porucznik wydawał się być zagubiony. Jucknat zaproponował więc ewakuację przez wąską rurę pancerną łączącą ich pomieszczenie z rufowym stanowiskiem kierowania ogniem, którym, jak wiemy, dowodził baron Müllenheim-Rechberg. Sam ruszył pierwszy, za nim podążył Adolf Eich i Franz Halke. Porucznik, po chwili wahania, udał się za nimi, a następnie jeszcze jeden marynarz – Herbert Langer. Po dłuższej wędrówce grupa natknęła się na zamknięty właz. Pierwsze próby jego otwarcia nie dały żadnych rezultatów. Jucknat począł więc stukać weń maską gazową, w nadziei, że może ktoś ich usłyszy i pomoże wydostać się z pułapki. W wąskim przejściu robiło sie gorąco, gdy nagle dał się u góry słyszeć chrobot i szuranie (to odsuwano martwe ciała marynarzy). Po chwili właz został odblokowany i otwarty. Na stłoczonych pod nim ludzi polał się jakiś śliski płyn utrudniający wspinanie się do góry. Była to krew poległych...

Również inni uciekinierzy z dolnych partii okrętu znaleźli tu schronienie. Szczęśliwym trafem rufowe stanowisko kierowania ogniem było nie uszkodzone, jeśli nie liczyć zerwanego w początkowej fazie bitwy dalocelownika. Wszyscy oczekiwali na decyzję kapitana Müllenheima-Rechberga. W tym czasie okręt wciąż znajdował się pod brytyjskim ostrzałem. W każdej chwili wszyscy mogli zginąć. Pewien młody oficer wyjął swój portfel, otwarł go i patrząc na zdjęcie swej żony stwierdził smutnym głosem: *„Dzisiaj zostaniesz wdową"*.

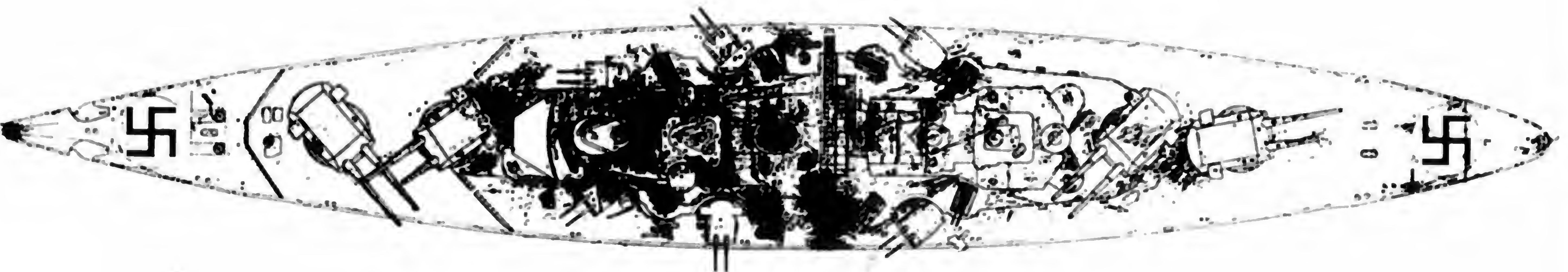
Kiedy komandor Oels i jego grupa opuścili dolne stanowisko dowodzenia, mechanik Josef Statz pozostał na miejscu uważając, że tu będzie bezpieczniej jeszcze przez pewien czas. Na podstawie lampek na tablicy kontrolnej wiedział on, iż okręt stopniowo zalewa woda. Początkowo próbował uciekać na rufę, jednak to okazało się niemożliwe z powodu całkowitych ciemności i gryzącego dymu. Nagle rozległ się dźwięk dzwonka telefonu. To kapitan Müllenheim-Rechberg chciał dowiedzieć się, kto dowodzi okrętem i jakie są nowe rozkazy. Statz powiedział o rozkazie opuszczenia okrętu i odwiesił słuchawkę. Ten głos ze świata żywych zmobilizował go do natychmiastowej akcji. Jakoś trzeba znaleźć wyjście z matni. Nagle na stanowisku dowodzenia pojawiło się dwóch ludzi – Heinz Moritz i Erich Seifert. Razem z nimi Statz ruszył ku górze wąską pancerną rurą komunikacyjną wiodącą do pancernego stanowiska dowdzenia na pomoście bojowym. Tuż po wyjściu na pokład nadbudówki, obu nowych towarzyszy Statza zabiły odłamki rozrywającego się pocisku. Niespodziewanie rozległ się spokojny i przyjazny głos porucznika Friedricha Cardinala – oficera odpowiedzialnego za centralę artyleryjską na okręcie. Oficer ten jeszcze 5 maja, czyli 22 dni temu prezentował z dumą swe królestwo podczas wizyty Hitlera na *Bismarcku*. Obaj rozbitkowie rozejrzeli się po otoczeniu. Dookoła szalały pożary i kłębił się szaro-czarny dym. Przed nimi rozpościerał się obraz całkowitego zniszczenia. Widać było rozbite wieże Anton i Bruno, przy czym ta druga mocno okopcona miała oderwaną tylną płytę pancerną i zdemolowane wnętrze. Część wyposażenia pomostu jakimś cudem ocalała, a w górze widać było zupełnie nie uszkodzony, kryty pomost admiralski, jednakże po Lütjensie i jego sztabie nie było śladu. Wtedy to okręty brytyjskie wstrzymały ogień. Obaj mężczyźni ruszyli w kierunku rufy, poszukując drogi ucieczki z płonącego i przechylającego się na lewą burtę okrętu. Śródokręcie w rejonie komina, katapult i hangarów było doszczętnie zdewastowane i wypalone. Ostatecznie po długiej i trudnej wędrówce Statz i Cardinal dotarli na rufę jako jedyni z kompletnie rozbitej dziobowej części okrętu.



Rozbite ciężkimi pociskami główne stanowisko dowodzenia *Bismarcka*. [Rys. Thomas G. Webb, dzięki uprzejmości Naval Institute Press]

Na pokładach powyżej pokładu pancernego, w rejonie przedziałów wodszczelnych IX i X pod hangarami, zgromadziło się ponad 300 marynarzy. Pod kierownictwem zastępcy dowódcy Oelsa próbowali się wydostać na pokład górny, kiedy w rejon ten trafił jeden z ostatnich 406-milimetrowych pocisków z *Rodneya*. Od wybuchu i pożaru, który po nim nastąpił zginęli prawie wszyscy, włącznie z samym Oelsem.

Podobnie wyglądała sytuacja i w innych częściach okrętu. Podczas gdy pod głównym pokładem pancernym w siłowni i innych nisko położonych pomieszczeniach odnotowano tylko niewielkie uszkodzenia, lżejsza konstrukcja górnych pokładów i nadbudówek uległa bardzo poważnemu zniszczeniu w wyniku wybuchów ciężkich pocisków i wywołanych nimi pożarów. W pomieszczeniach załogowych pod pomostem bojowym w przedziale XV uwięzionych zostało ponad 200 marynarzy. Wszyscy oni zginęli. Podobny los spotkał załogę jednej z prawoburtowych wież artylerii średniej. Wskutek trafienia zablokował się właz i wieża stała się ich zbiorowym grobem, gdy okręt zatonął. Wielu marynarzy i oficerów a nawet członków przyszłych załóg pryzowych oceniło, iż sytuacja na górnym pokładzie nie daje szansy ocalenia i pozostali we wnętrzu okrętu do końca.



Prawdopodobny wygląd *Bismarcka* na krótko przed zatonięciem. Dobrze widać ogromne zniszczenia na pokładach okrętu i zdewastowane nadbudówki. Praktycznie cała artyleria została wyłączona z walki. Ciekawe, iż do samego końca na nieuszkodzonym maszcie głównym powiewała wielka bandera wojenna. Nieuszkodzony był także pomost admiralski na dziobowej wieży dowodzenia. [Rys. Thomas G. Webb, dzięki uprzejmości Naval Institute Press]



Brytyjski krążownik ciężki *Dorsetshire* w sierpniu 1941 r. w malowaniu kamuflażowym. Okręt ten przerwał podejmowanie rozbitków z *Bismarcka* kiedy w lodowatej wodzie pozostawały jeszcze setki ludzi oczekujących ratunku.

# TRAGICZNY FINAŁ

Wielu członków załogi *Bismarcka* wciąż nie kwapiło się do opuszczania pokładu, mimo że okręt począł praktycznie usuwać się im spod nóg. Wzrastał przechył na lewą burtę i przegłębienie na rufę. Fale wdzierały się na pokład rufowy, a spod wody wynurzała się niekiedy prawoburtowa stępka przechyłowa. Bryzgi zimnej wody o temperaturze ok. 13 °C wzbudzały strach i przerażenie. Pozostali przy życiu doskonale zdawali sobie sprawę, iż człowiek nie jest w stanie przeżyć dłuższego czasu w takiej temperaturze. Wielu marynarzy próbowało ewakuować się z okrętu, schodząc do wody z pokładu rufowego, jednakże fale rozbijały ich niemal natychmiast o pokład lub burtę. Jedyną szansą był skok w odmęty z prawej burty. W miarę zwiększania się przechyłu trzeba było już schodzić do wody po poszyciu burtowym.

Kilkaset osób, zgromadzonych pomiędzy wieżami Caesar i Dora pod kierownictwem kapitana Junacka, poczęło schodzić do wody. Wielu dotarło do stępki przechyłowej i dopiero stąd skakało do wody. Niektórzy skakali na głowę zamiast na nogi i ci już nie wypływali żywi. W ślad za nimi skoczyli również porucznik Cardinal wraz ze Statzem. Baron Müllenheim-Rechberg przez chwilę zastanawiał się nad powrotem do swej kabiny po niektóre rzeczy osobiste, jednak szybko z tego zrezygnował. Pozostał ze swymi ludźmi przed wieżą Dora, odwlekając jak najdłużej moment skoku do zabójczo zimnej wody.

*Bismarck* tonął bardzo wolno, a na wciąż stojącym głównym maszcie nadal, o dziwo, powiewała czerwona flaga Kriegsmarine z czarnym krzyżem i swastyką. Po oddaniu salutu fladze cała grupa zeszła do wody. Po odpłynięciu na odległość około 150 m baron obejrzał się za siebie przyglądając dokładnie prawej burcie okrętu i nie dostrzegł na niej żadnych uszkodzeń. Cały ciężar bitwy poniosła lewa burta.

Po wycofaniu pancerników *King George V* i *Rodney*, admirał Tovey nakazał około godziny 10.20 storpedowanie wciąż utrzymującego się na wodzie *Bismarcka*. Wszystkie okręty, które jeszcze miały torpedy powinny je wystrzelić. Ponieważ większość niszczycieli już opuściła pole bitwy, gdyż skończyło się im paliwo zadanie to przypadło ciężkiemu krążownikowi *Dorsetshire* komandora Martina. W toku bitwy, po godzinie 09.58, *Rodney* wystrzelił dwie torpedy kal. 622 mm (24,5 cala), jednak bez rezultatu. Później osiem torped odpalił krążownik *Norfolk*, również bez trafień. Komandor Martin kazał odpalić dwie torpedy do prawej burty nieruchomego pancernika z odległości ok. 2000 m. Jedna z nich trafiła w rejonie pomostu bojowego. Po okrążeniu celu odpalono jedną torpedę do lewej burty i ta też trafiła. W tym czasie *Bismarck* miał już silny przechył. Około godziny 10.40 pancernik przewrócił się do góry dnem i powoli zatonął wchodząc rufą pod wodę. Większość obserwatorów spośród rozbitków zdecydowanie zaprzecza, aby okręt nosił na prawej burcie jakiekolwiek ślady trafień torpedami.

Na pokładzie *Dorsetshire* midszypmen Joe Brooks przyglądał się agonii pięknego pancernika i uznał to za bardzo przykry widok, który z pewnością mógłby zniechęcić do wszelkich wojen. Ze swego stanowiska widział on marynarzy niemieckich wyskakujących za burtę i pływających w lodowatej wodzie. Dla Toveya, obserwującego wydarzenia przez lornetkę ze znacznie większej odległości, wszystko to nabrało bardziej szlachetnego wymiaru: *„Okręt dzielnie stawił czoła, mimo zupełnego braku szans na zwycięstwo, w sposób godny najlepszych tradycji dawnej cesarskiej niemieckiej marynarki wojennej."* Wysoko w powietrzu, nad rozgrywającą się tragedią, krążyło dwanaście samolotów torpedowych *Swordfish* z *Ark Royala*, które przybyły na miejsce już w czasie bitwy i nie miały szansy dokonania ataku. Załogi zdecydowały się jednak po-



Baron von Müllenheim-Rechberg jako młody podporucznik w 1934 r. podczas służby na lekkim krążowniku *Königsberg*.

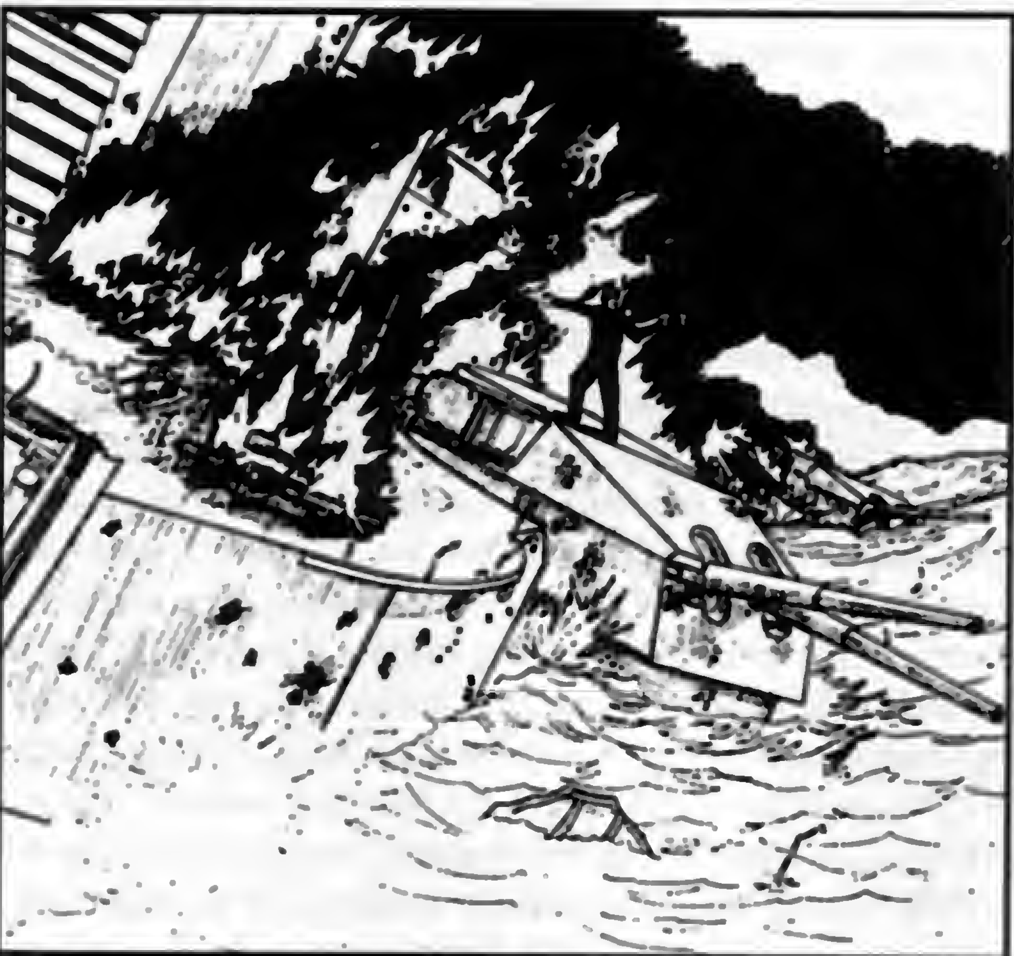
zostać, aby zobaczyć przebieg śmiertelnych zmagań i zagładę wspaniałego pancernika z większością jego dzielnej załogi.

Pływający w wodzie marynarze, spoglądając na swój tonący okręt, ok. godziny 10.39 ze zdumieniem dostrzegli dwie wyprostowane postacie stojące na dziobie przed wieżą Anton. Był to ich dowódca komandor Lindemann ze swym ordynansem. Wkrótce obaj ruszyli w kierunku dziobu i wyglądało na to, iż dowódca próbował nakłonić marynarza do opuszczenia okrętu. Ostatecznie obaj poszli na dno wraz z pancernikiem. Lindemann miał do ostatka salutować z ręką przytkniętą do swej białej czapki oficerskiej. Na dno poszedł także cenny portret księcia Bismarcka pędzla znanego portrecisty von Lenbacha.

Rozbitkowie rzucani przez fale z niepewnością oczekiwali na ratunek. Wielu z nich słyszało informacje głoszone przez machinę propagandową Goebbelsa, że Brytyjczycy pozostawiają rozbitków swemu losowi. W tym czasie w wodzie przebywało 600-700 ludzi[39] z *Bismarcka*. Tylko 115 spośród nich zostało wyratowanych. Na pokład krążownika *Dorsetshire* wyciągnięto 85 osób, a niszczyciel *Maori* podjął dwudziestu pięciu. Trzech rozbitków z tratwy pneumatycznej uratował około godziny 19.00 okręt podwodny *U-74* kapitana Kentrata, a dwóch dalszych zdjął z innej tratwy o godzinie 22.35 okręt meteorologiczny *WBS 7* (ex-*Sachsenwald*, 639 BRT) porucznika Schütte[40]. Łącznie uratowano ok. 5% załogi. Hiszpański ciężki krążownik *Canarias*, przybyły później na miejsce tragedii, wyłowił tylko dwa ciała, które zostały pochowane w morzu z pełnymi honorami wojskowymi. Niemiecka Kriegsmarine straciła ponad 2200 doskonale wyszkolonych marynarzy i oficerów, nie

[39] Według barona Müllenheima-Rechberga było ich około 800.
[40] Byli to Herbert Manthey, Otto Höntzch i Georg Herzog oraz Otto Maus i Walter Lorenzen.

„Ostatnie chwile Bismarcka widziane okiem artysty" [Rys. Thomas G. Webb, dzięki uprzejmości Naval Institute Press]





Rozbitkowie z *Bismarcka* podejmowani z wody przez załogę krążownika *Dorsetshire*.

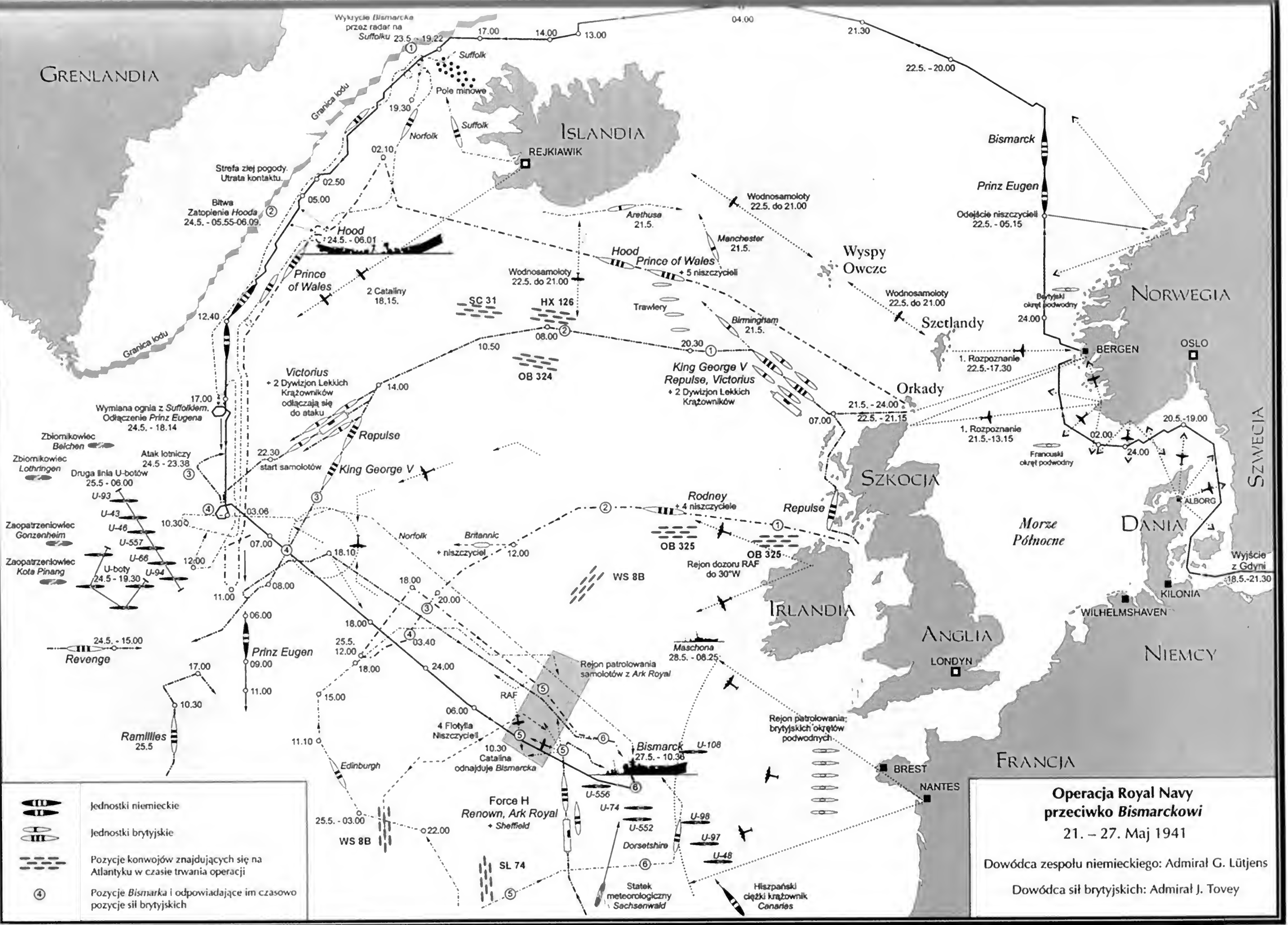
uzyskując nawet szczegółowego raportu na temat zachowania się okrętu w ekstremalnych warunkach bojowych.

Operacja ratunkowa została przerwana na rozkaz komandora Martina z *Dorsetshire* wskutek meldunków obserwatorów, którym wydawało się, że widzą peryskop oraz dym z okrętu podwodnego. Scenę, jaka wtedy miała miejsce, plastycznie opisał porucznik Ludovic Kennedy: *„Na pokładzie* Dorsetshire *usłyszano przeraźliwe krzyki setek Niemców, którzy będąc o krok od ratunku mieli nadzieję, że ich straszne przeżycia zbliżają się do szczęśliwego końca, krzyki które marynarze brytyjscy podobnie jak i uratowani rozbitkowie zapamiętają na zawsze. Marynarze* Bismarcka *ze zdumieniem patrzyli z wody jak szara burta krążownika przesuwa się obok nich, wierząc w tym momencie w historie, które słyszeli, iż Brytyjczycy nie troszczą się o los rozbitków. W ciągu dnia, pływając na wzburzonych falach gdzie tylko pasy ratunkowe dzieliły ich od wieczności, jeden po drugim tracili przytomność z zimna, kolejno umierając."* Uratowani marynarze byli jednak bardzo dobrze traktowani przez załogi obu okrętów.

Obiecane przez dowództwo Grupy Zachód samoloty bombowe nie zjawiły się na czas. Rankiem 28 maja przechwyciły one jednak niszczyciele *Tartar* i *Mashona* z eskorty *Rodneya* płynące z ekonomiczną prędkością 15 w i w wyniku kilkakrotnie ponawianych ataków zatopiły drugi z tych okrętów. *Tartar* uratował 205 marynarzy z 250-osobowej załogi swego bliźniaka. Również *Ark Royal* zaatakowany został przez Heinkle 111 już 27 maja, jednak Niemcy nie zdołali uzyskać żadnych trafień. Wszystkie inne okręty biorące udział w pościgu za *Bismarckiem* bez przeszkód powróciły do swych baz.

Brytyjski premier Winston Churchill przybył rano 27 maja do Izby Gmin i oświadczył, że: *„Dziś rano, krótko po wschodzie słońca* Bismarck *praktycznie unieruchomiony, z daleka od jakiejkolwiek pomocy, zaatakowany został przez ścigające go brytyjskie pancerniki. W obecnej chwili nie są nam znane rezultaty bitwy, wygląda jednak na to, iż* Bismarck *nie został zatopiony ogniem artylerii i będzie musiał być storpedowany. (...) Jakkolwiek wielką nie byłaby utrata naszego* Hooda, Bismarck *musi być uważany za najpotężniejszy i najnowszy pancernik świata."* Krótko potem Churchillowi podano jakąś notatkę. Po jej przeczytaniu wstał on natychmiast i obwieścił: *„Właśnie przekazano mi wiadomość, iż* Bismarck *został zatopiony."* Wszyscy zgromadzeni na sali wyglądali na bardzo zadowolonych.

Natomiast na Atlantyku nadal znajdował się ciężki krążownik *Prinz Eugen* komandora Helmutha Brinkmanna. Uniknął wykrycia.



Operacja Royal Navy przeciwko Bismarckowi
21. – 27. Maj 1941
Dowódca zespołu niemieckiego: Admirał G. Lütjens
Dowódca sił brytyjskich: Admirał J. Tovey
Jednostki niemieckie
Jednostki brytyjskie
Pozycje konwojów znajdujących się na Atlantyku w czasie trwania operacji
Pozycje Bismarka i odpowiadające im czasowo pozycje sił brytyjskich
Grenlandia
Islandia
Rejkiawik
Norwegia
Szwecja
Dania
Niemcy
Francja
Anglia
Szkocja
Irlandia
Londyn
Brest
Nantes
Bergen
Oslo
Alborg
Kilonia
Wilhelmshaven
Morze Północne
Wyspy Owcze
Szetlandy
Orkady
Granica lodu
Pole minowe
Bismarck
Prinz Eugen
Hood
Prince of Wales
King George V
Repulse, Victorius
Victorius
Repulse
Rodney
Norfolk
Suffolk
Arethusa
Manchester
Birmingham
Britannic
Force H
Renown, Ark Royal
+ Sheffield
Dorsetshire
Edinburgh
Ramillies
Revenge
Maschona
SC 31
HX 126
OB 324
OB 325
WS 8B
SL 74
Rejon patrolowania samolotów z Ark Royal
Rejon patrolowania brytyjskich okrętów podwodnych
Rejon dozoru RAF do 30°W
Hiszpański ciężki krążownik Canarias
Statek meteorologiczny Sachsenwald





Wejście ciężkiego krążownika *Prinz Eugen* w główki portu w Breście 1 czerca 1941 r. zakończyło operację „Rheinübung".





Dwa ujęcia *Prinz Eugena* z pomocą holownika wchodzącego do portu w Breście.

Dwukrotnie pobrał paliwo ze zbiornikowców *Spichern*[41] (ex-*Krossfonn*, 9323 BRT, 13035 DWT) i *Esso Hamburg* (ex-*Esso Colon*, 9849 BRT), lecz nie zdołał zaatakować żadnego konwoju ani samotnego statku. Po przebyciu ponad 7000 Mm bezpiecznie przedostał się do Brestu 1 czerwca 1941 roku gdzie dołączył do krążowników liniowych *Scharnhorst* i *Gneisenau*. Nikt wówczas nie przewidywał, iż jego następny rejs atlantycki odbędzie się już pod banderą amerykańską po kapitulacji Trzeciej Rzeszy.

Admirał Raeder w swej książce „Moje życie" napisał, iż zatopienie *Bismarcka*: *„miało trwały wpływ na dalszy przebieg działań na morzu do końca wojny. Wszystkie moje sugestie i propozycje Hitler traktował teraz zupełnie inaczej. Jeżeli przedtem pozostawiał mi wolną rękę w sprawach nie dotyczących polityki rządu lub innych rodzajów wojsk, tak teraz stał się wyjątkowo krytyczny i żądał godzenia się z jego osobistymi poglądami. Wcześniej nie chciał aby go zbyt wcześnie informować o planowanych rejsach wielkich okrętów, by nie denerwować się zbyt wcześnie ryzykiem takich przedsięwzięć. Teraz wydał dyrektywy radykalnie ograniczające możliwości wykorzystania ciężkich jednostek. Zakazał także jakichkolwiek rejsów tych okrętów na Atlantyk. Dotychczasowe sukcesy naszych wielkich okrętów, osiągnięte dzięki odważnemu wysyłaniu ich do akcji, stały się już tylko wspomnieniem z przeszłości....*

[41] W zbiornikach krążownika pozostawało wówczas 480 t paliwa, z których 300 t nie można było wypompować! Okręt pobrał 2815 $m^3$ paliwa ze *Spicherna*.

Przegląd grupy rozbitków z *Bismarcka*.



Rozbitkowie z *Bismarcka* schodzą na ląd w Szkocji.





Ćwiczenia i próby artylerii *Tirpitza* na Bałtyku na jesieni 1941 r. – salwa z dziobowych wież Anton i Bruno podczas marszu z dużą prędkością.

# TIRPITZ – *OSTATNI PANCERNIK KRIEGSMARINE*

Stępka pod drugą jednostkę typu *Bismarck* została położona 24 października 1936 r.[42] w stoczni marynarki wojennej w Wilhelmshaven (Kriegsmarinewerft). Pancernik „G" (Ersatz *Schleswig-Holstein*) wodowany został z wielką pompą 1 kwietnia 1939 roku jako *Tirpitz*. Budowa kadłuba trwała praktycznie 2,5 roku. Uroczysta ceremonia zgromadziła ponad 80 000 ludzi. Matką chrzestną została pani von Hassell, córka wielkiego admirała Tirpitza. Wodowanie przebiegło bez zakłóceń, mimo że cała operacja była bardzo utrudniona ze względu na małą (375 m) w stosunku do długości wodowanego kadłuba szerokość basenu wyposażeniowego. Po zejściu z pochylini okręt trzeba było wyhamować ukośnie w stosunku do jej osi. Poprawność obliczeń sprawdzono wcześniej na makiecie w skali 1:30 samej pochylni, basenu wyposażeniowego i kadłuba okrętu.

Budowa przebiegała zgodnie z planem, chociaż już w czasie wojny, do początku 1941 roku, na stocznię w Wilhelmshaven ponad 1040 brytyjskich bombowców łącznie w nocnych nalotach zrzuciło ok. 670 t bomb. Szczęśliwie dla Niemców, ani jedna nie trafiła w budowany okręt, jednak same ataki zmuszały do przerw w pracy. *Tirpitz* oficjalnie wcielony został do służby już 25 lutego 1941 roku, a jego dowódcą został komandor Karl Topp. Na okręcie wciąż brakowało wielu ważnych elementów wyposażenia takich jak na przykład dalocelowniki artylerii głównej. Wynikało to z opóźnień w dostawach. W wieży Anton zainstalowano przewidziany projektem dalmierz, który wkrótce został zdemontowany. Rufowy dalocelownik artylerii głównej, podobnie jak i kuliste osłony rufowych stabilizowanych dalocelowników artylerii przeciwlotniczej zainstalowane zostały później niż ich odpowiedniki na pomoście bojowym i wieży dowodzenia. 9 marca 1941 roku pancernik po raz pierwszy opuścił Wilhelmshaven i przeszedł do Kilonii na próby morskie. Pełny program prób zrealizowano po 16 marca na wodach Zatoki Gdańskiej. Na okręcie wciąż prowadzono prace wyposażeniowe. Ostatnie elementy wyposażenia montowano zarówno w Kilonii jak i w Gdyni. Później, przez krótki czas, *Tirpitz* spełniał rolę flagowca dowódcy tzw. Baltenflotte zorganizowanej na

*Tirpitz* pierwszego kwietnia 1939 r. tuż po zejściu z pochylni stoczni marynarki wojennej w Wilhelmshaven. Zwraca uwagę silnie wychylona stewa, gruszka i rozchylone wręgi dziobowej części kadłuba.



[42] Jest to nieoficjalna data rozpoczęcia prac na pochylni. W literaturze przytacza się datę 2 listopada 1936 r. Odbyła się wtedy uroczysta ceremonia w obecności hitlerowskich notabli, zaproszonych gości, dziennikarzy i fotografów.

Widok na dziobową część pancernika *Tirpitz* w czasie prac wyposażeniowych w zimie 1940/41.

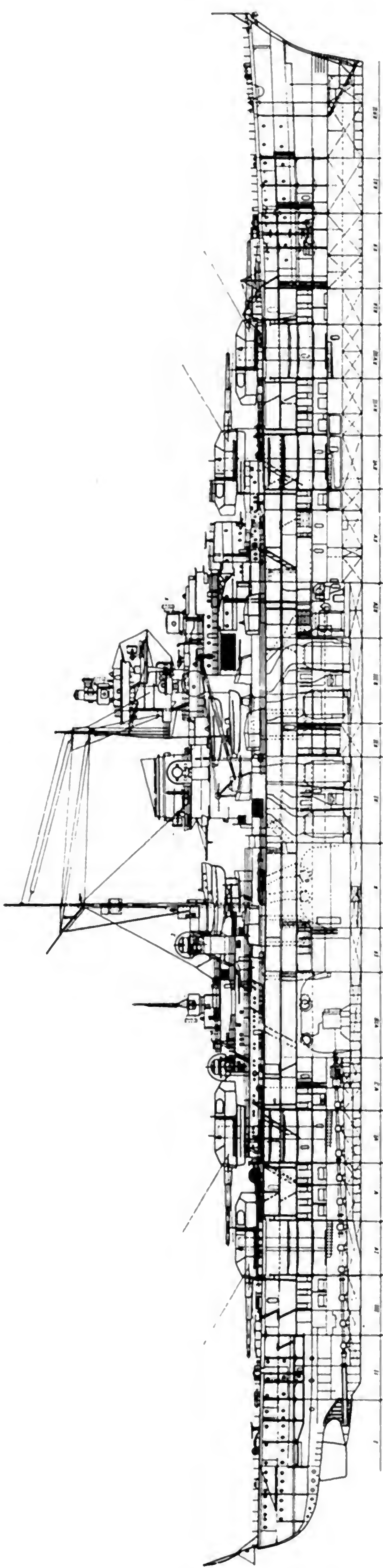
czas ataku na Związek Sowiecki. W składzie tej floty znalazły się praktycznie wszystkie duże i sprawne niemieckie okręty wojenne takie jak ciężki krążownik *Admiral Scheer* i lekkie krążowniki *Emden*, *Köln*, *Leipzig* i *Nürnberg*.

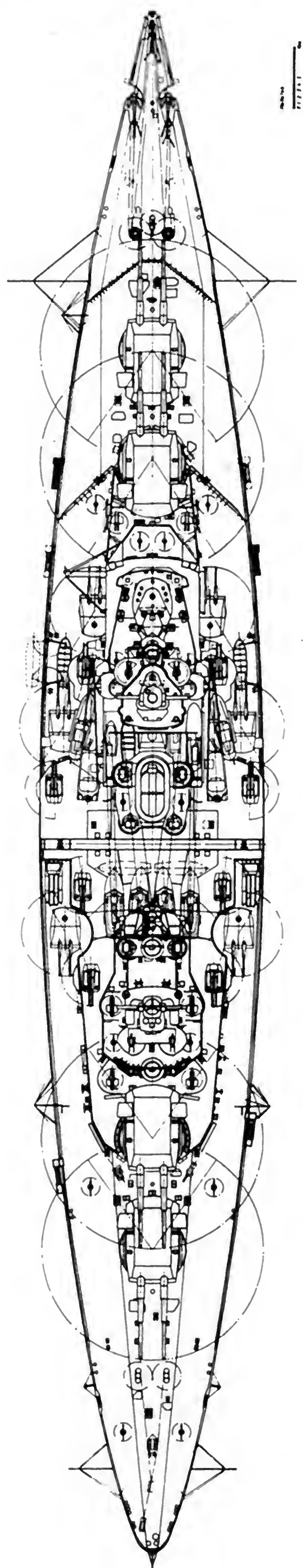
Kilka dni – od 23 do 26 września – armada niemiecka przebywała w rejonie Wysp Alandzkich, jednak ze względu na brak aktywności sowieckiej, Baltenflotte została wkrótce rozwiązana. *Tirpitz* nadal odbywał szkolenie. Ponieważ sytuacja Niemców na morzu była niewesoła, a po tragedii *Bismarcka* Hitler zakazał wysyłania pancernika w korsarski rejs, okręt przebazowano w styczniu 1942 r. do Norwegii gdzie miał stanowić główny element tzw. „fleet in being". W ten sposób okręt przez sam fakt swego istnienia w gotowości bojowej miał wiązać znaczne siły alianckie w rejonie Morza Północnego, osłabiając tym samym inne floty, np. działające na Morzu Śródziemnym. Przez kilka następnych lat *Tirpitz* znakomicie spełniał swą rolę. Brytyjczycy zmuszeni byli stale trzymać w gotowości do wyjścia w morze dwa lub trzy pancerniki z eskortą w swej bazie w Scapa Flow. Dodatkowo konwoje arktyczne wymagały dalekiej osłony ciężkich jednostek bojowych na wypadek nagłego pojawienia się okrętów niemieckich. Oprócz *Tirpitza* z baz norweskich korzystał również krążownik liniowy *Scharnhorst* oraz krążowniki ciężkie *Admiral Hipper*, *Admiral Scheer*, *Lützow* i *Prinz Eugen*.

*Tirpitz* zwany przez Brytyjczyków „Lonely Queen of the North", czyli samotną królową północy, stał się wkrótce celem całej serii ata-



Widok z wieży dowodzenia na dwie dziobowe wieże artylerii głównej kal. 380 mm. Zwraca uwagę kratownicowa antena radaru FuMO 23 zamontowana na zwróconym na prawą burtę dalocelowniku z 7-metrowym dalmierzem na głównym pancernym stanowisku dowodzenia.





Tirpitz – jesień 1941 r. – plan okrętu [wg Kopp/Schmolke]

Start rozpoznawczego wodnosamolotu pokładowego Arado Ar-196 z lewoburtowej katapulty *Tirpitza* podczas prób prowadzonych na Bałtyku w 1941 r.

ków lotniczych przeprowadzanych przez lotnictwo pokładowe z lotniskowców i ciężkie bombowce RAF-u. Na przykład w marcu 1942 r. po nieudanym wypadzie przeciwko konwojom PQ-12 i QP-8, okręt zaatakowały samoloty typu *Albacore* z *Victoriousa*, jednak bez rezultatu. Podobnie było w przypadku kolejnych trzech ataków bombowców typu *Halifax* i *Lancaster* (jednorazowo 34 lub 43 maszyny) w marcu i kwietniu. W lipcu 1942 r. *Tirpitz* wraz z krążownikami *Lützow* i *Admiral Hipper* wziął udział w operacji „Rösselsprung" przeciwko konwojowi PQ-17. Ze względu na zagrożenie niemieckim atakiem konwój został rozproszony, a później zdziesiątkowany przez U-booty i bombowce Luftwaffe, pancernik zaś, bez oddania jednej salwy, powrócił do swego

Starszy podoficer maszynowy *Tirpitza*, Klaus-Peter Schmolke, późniejszy współautor (wraz z Gerhardem Koopem) serii interesujących książek o podstawowych typach okrętów bojowych niemieckiej marynarki wojennej.



miejsca postoju koło Narwiku. W drodze powrotnej był bezskutecznie atakowany przez duży sowiecki okręt podwodny K-21. Po powrocie okręt zatrzymał się w Faettenfjord koło Trondheim. Po ponad rocznej służbie w warunkach wojennych mechanizmy pancernika wymagały remontu. Ponieważ Hitler zdecydowanie zakazał powrotu do Niemiec, wszystkie prace musiały być wykonane w warunkach „polowych" na miejscu przy pomocy okrętów warsztatowych. Całość prac tak zaplanowano, aby *Tirpitz* prawie zawsze był zdolny do samodzielnej żeglugi. O zakresie wykonywanych robót najlepiej świadczy fakt, iż obejmowały one m.in. wymianę znacznej liczby rurek kotłowych. W celem demontażu obu sterów na miejscu skonstruowano specjalny keson, który po przyłożeniu do kadłuba umożliwiał robotnikom pracę jak w suchym doku bez konieczności dokowania całego okrętu. Podkreślić tu trzeba, iż w całej podbitej przez Niemców części Europy dok zdolny do przyjęcia tak wielkiego pancernika znajdował się tylko we Francji, nie licząc oczywiście stoczni niemieckich. W Norwegii takich urządzeń nie było. Wykonanie wszystkich zaplanowanych prac uznać trzeba za duże osiągnięcie techniczne specjalistów i robotników niemieckich. Próby morskie na pancerniku rozpoczęto już 28 grudnia, a 4 stycznia przeprowadzono strzelania z artylerii głównej. Wcześniej pod koniec października Brytyjczycy dokonali próby ataku na *Tirpitza* za pomocą „żywych torped", jednak akcja nie udała się z powodu złej pogody.

Po bitwie na Morzu Barentsa 31 grudnia 1942 r., gdzie krążowniki *Admiral Hipper* i *Lützow* odpędzone zostały od konwoju przez znacznie słabsze siły brytyjskie, Hitler wpadł w szał i nakazał wycofanie ze służby wszystkich niemieckich ciężkich okrętów bojowych z *Tirpitzem* na czele. Ich armaty miały być zdemontowane i wykorzystane do budowy nowych baterii artylerii nabrzeżnej! Na takie dictum wielki admirał Raeder ustąpił ze stanowiska. Jego następca Karl Dönitz, dotychczasowy dowódca U-bootwaffe mianowany wielkim admirałem, wyjednał u Hitlera zgodę na pozostawienie najwartościowszych jednostek w służbie. W lutym dotychczasowego dowódcę okrętu zastąpił komandor Hans Meyer. W marcu 1943 r. *Tirpitz* wraz z *Scharnhorstem* znalazł się w we fiordzie Alta koło Narwiku. Ponieważ na wiosnę i w lecie nie pływały konwoje do Rosji, Dönitz skierował we wrześniu oba okręty do ataku na stację meteorologiczną na Spitzbergenie w ramach operacji „Sizilien". Akcja ta bardziej przypominała wspólne ćwiczenia niż działania bojowe. Ćwiczenia takie były jednak bardzo potrzebne zało-

gom okrętów niemieckich bezustannie stojących na kotwicy w zakamarkach norweskich fiordów. Krótko potem, 22 września, *Tirpitz* został poważnie uszkodzony przez miny położone przy pomocy brytyjskich miniaturowych okrętów podwodnych *X-6* i *X-7*. Miny osiadły na dnie fiordu na głębokości 25-30 m pod kilem okrętu. Po dostrzeżeniu X-6 pancernik został nieco przesunięty przy pomocy lin cumowniczych, ponieważ uruchamianie maszyn głównych trwałoby zbyt długo. Pierwsza eksplozja nastąpiła w odległości 5-7 m od burty na wysokości wieży Caesar, a druga w odległości ok. 50 m w rejonie dziobu. Uszkodzone zostało poszycie burtowe, do wnętrza kadłuba wdarło się ok. 1430 $m^3$ wody morskiej. Uszkodzone zostały zbiorniki paliwa oraz częściowo zalane elektrownia nr 2 i środkowa maszynownia. Z nadbudówek posypało się szkło ze stłuczonych okien. W korytarzach pospadały z ha-

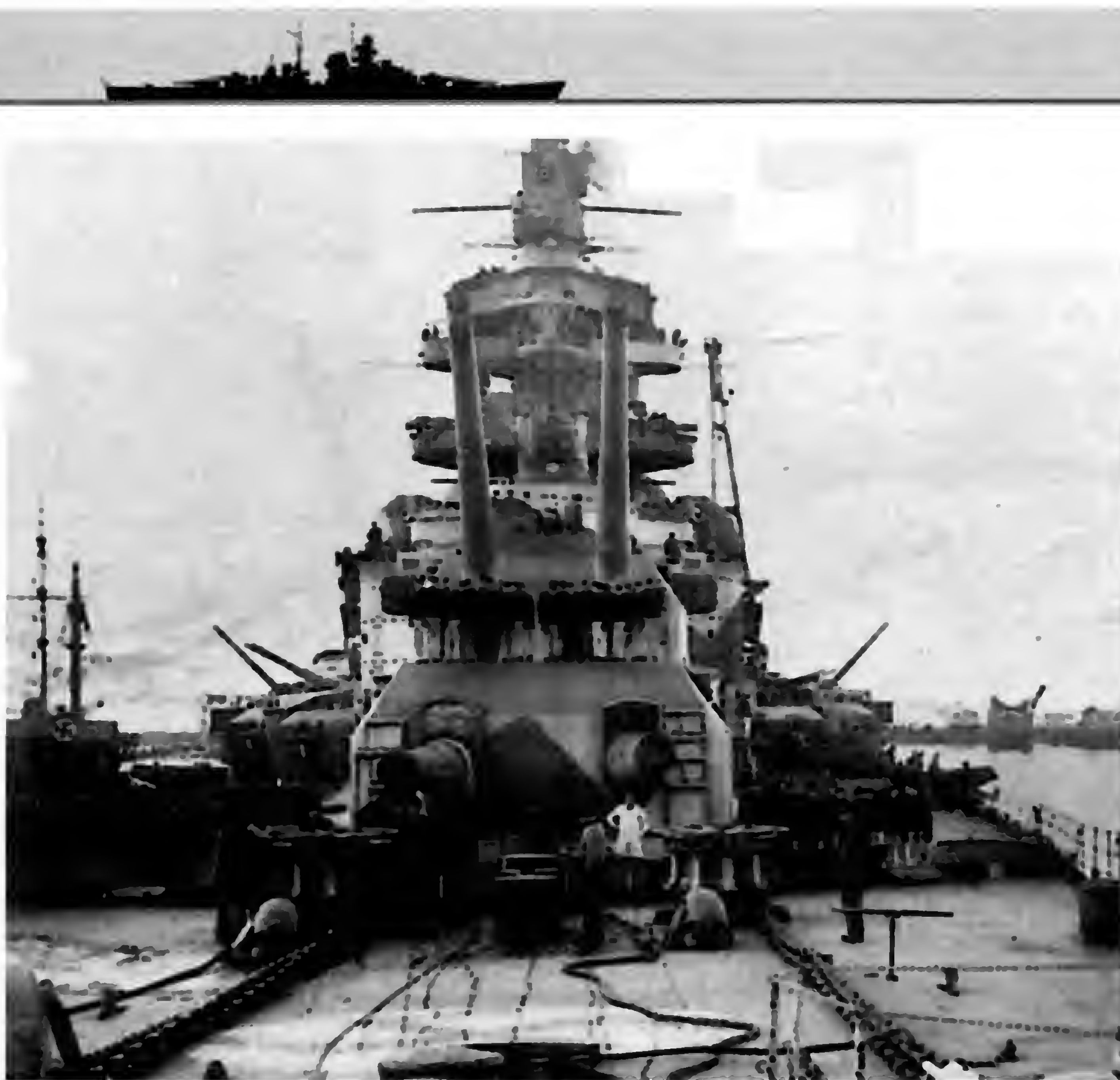


Wylot lufy prawej armaty kal. 380 mm zamontowanej w wieży D pancernika *Tirpitz*. Dobrze widoczny jest gwint wewnątrz lufy nadający pociskowi ruch obrotowy.



Wieża dowodzenia *Tirpitza* – wygląd z 1941 r. podczas działań na Bałtyku. Kapa komina jeszcze czarna, została później przemalowana na kolor srebrnoszary.

Salwa z obu armat kal. 380 mm wieży C podczas ćwiczeń na Bałtyku na jesieni 1941 r.



Fotografia wykonana w 1944 r. z pokładu dziobowego na dziobowe wieże artylerii głównej i wieżę dowodzenia. Na głównym dalocelowniku widać dużą antenę radaru FuMO 26. Na deskach pokładu widoczna czarna swastyka na białym tle – znak rozpoznawczy okrętów Kriegsmarine.

ków gaśnice pianowe i część z nich zaczęła działać, wypełniając liczne pomieszczenia pianą. Wybuch wstrząsnął całym kadłubem, który zawibrował jak struna. Popękały masywne fundamenty maszyn, pourywały się śruby mocujące urządzenia, zerwane zostały niektóre rurociągi parowe i kable elektryczne. Okręt nabrał przechyłu ok. 1° na lewą burtę, który jednak został szybko wyrównany. W wielu pomieszczeniach nie było prądu elektrycznego. Poszycie denne okrętu zostało wgniecione w obszarze ok. 35 x 12 m w obu rejonach wybuchów.

Wstrząs spowodował przesunięcie na łożyskach wieżyczek dalocelowników. Wieża Dora artylerii głównej o masie ponad 1000 t została nieznacznie podrzucona do góry w czasie wybuchu i opadając na swe potężne łożyska kulkowe zupełnie się zablokowała. Wieże Anton, Bruno i Caesar wyszły z ataku praktycznie bez szwanku, podobnie jak artyleria średnia i przeciwlotnicza. Naprawa wieży Dora wydawała się praktycznie niemożliwa w Norwegii. Żaden miejscowy dźwig nie miał dostatecznego udźwigu aby ją unieść i osadzić we właściwym położeniu.

Na konferencji Dönitza z Hitlerem 24 września uzgodniono, iż okręt musi być naprawiony w Norwegii. Pancernik nie był zdolny do samodzielnej żeglugi, a holowanie całkowicie obezwładnionego okrętu do Niemiec uznano za zbyt niebezpieczne. Prace prowadzone były we fiordach Alta i Kaa przez personel okrętu warsztatowego *Neumark* (ex-HSK 3 *Widder*, ex-*Neumark*, 1929, 7851 BRT, 14 w.; używany na początku wojny jako krążownik pomocniczy)[43]. Do prac na *Tirpitzu* sprowadzono łącznie ok. 1000 robotników, z których większość zakwaterowano na statku pasażerskim *New York* (22 336 BRT). Praktycznie wszystkie materiały i części zapasowe sprowadzane były z Niemiec. Uszkodzone elementy systemu kierowania ogniem itp. pochodziły z nieukończonego ciężkiego krążownika *Seydlitz*, który miał być przbudowywany na lekki lotniskowiec. Prace podwodne prowadzono z wykorzystaniem specjalnie budowanych kesonów. Najwięcej kłopotów przysporzyła naprawa siłowni, spawanie korpusów turbin itd. oraz osiowanie linii wałów. Po remoncie, na próbach 15-16 marca 1944 r., odbywanych w eskorcie wielkich niszczycieli Z 30 i Z 38, stwierdzono, że *Tirpitz* może rozwijać prędkość tylko nieco ponad 27 w. Wciąż jednak była ona równa prędkości brytyjskich pancerników typu *King George V*, czy amerykańskich typów *North Carolina* lub *South Dakota* albo japońskiego *Yamato*.

Dokonanie naprawy większości uszkodzeń przy pomocy tak ograniczonych środków jakie stały do dyspozycji Niemców uznać należy bez wątpienia jako największe osiągnięcie w dziedzinie remontów okrętów w czasie całej drugiej wojny światowej. Na początku 1944 r. *Tirpitz* pozostał jedynym niemieckim pancernikiem zdolnym do akcji bojowej, ponieważ *Scharnhorst* zatopiony został w grudniu na Morzu Barentsa, a *Gne-*

[43] 25 listopada dołączył drugi okręt warsztatowy *Huascaran* (6951 BRT), jak i statek szpitalny *Monte Rosa* (13 882 BRT) z 250 robotnikami.

Zamaskowany *Tirpitz* w 1941 r. w śluzie Holtenau Kanału Kilońskiego (zdemontowane 10,5-metrowe dalocelowniki).





*Tirpitz* na początku 1942 r. na krótko przed przebazowaniem do Norwegii.

*isenau* bez części dziobowej stał rozbrojony w Gdyni. Planowane przezbrojenie tego krążownika liniowego w armaty kalibru 380 mm nigdy nie doszło do skutku.

Podczas remontu *Tirpitz* nie był atakowany przez lotnictwo alianckie. Dopiero w lutym 1944 roku sowieckie ciężkie bombowce typu Pe-8 zbombardowały rejon postoju okrętu bombami każda o masie po 1000 kg, jednak bezskutecznie. Kolejne ataki miały miejsce w kwietniu w ramach operacji „Tungsten". Wzięły w niej udział samoloty pokładowe z lotniskowców *Victorious*, *Furious*, lotniskowców eskortowych *Emperor*, *Pursuer*, *Searcher* i *Fencer*. Planowano wykorzystanie takich maszyn jak bombowce *Barracuda*, samoloty torpedowe *Swordfish* w eskorcie licznych myśliwców typów *Corsair*, *Hellcat*, *Wildcat* i *Seafire*. Wykonano dwa naloty tylko 3 kwietnia, ponieważ później pogoda uległa znacznemu pogorszeniu. Oba zakończyły się sukcesem[44]. *Tirpitz* został trafiony 16-krotnie, z czego dwie bomby wybuchły w wodzie tuż przy prawej burcie. Zginęło 132 marynarzy, a 316 zostało rannych. Wysokie straty personelu wynikały z faktu, iż okręt przygotowywał się wówczas do kolejnych prób i załoga dopiero zajmowała stanowiska. Otwarte były liczne drzwi wodoszczelne itd. Bomby powodowały wyrwy o średnicy do 3 m w pokładzie górnym, niszczyły lekkie nadbudówki. Zniszczone zostały prawoburtowa katapulta, dźwig lotniczy oraz środkowa wieża artylerii średniej, jeden hangar itd. Spaliły się także dwa wodnosamoloty obserwacyjne Arado. Podczas akcji gaśniczej do wnętrza okrętu przedostało się prawie 2000 t wody i zanurzenie wzrosło o ok. 30 cm, jednak pancernikowi w najmniejszym stopniu nie zagrażało zatonięcie. Z okrętu oddano 506 strz. kal. 105 mm, 400 kal. 37 mm i 8260 kal. 20 mm.

Dönitz nakazał remont bez względu na koszty i nakład pracy. Sam fakt istnienia sprawnego pancernika niemieckiego na wodach norweskich był bardzo ważny. Okręt wciąż wiązał znaczne siły alianckie nawet bez wychodzenia w morze. Wystarczyło, że brytyjskie samoloty rozpoznawcze dostrzegły, iż odbywa on próby morskie, a już Royal Navy stawiana była w stan gotowości.

Inne ujęcie wieży dowodzenia *Tirpitza* wykonane już na wodach norweskich. Okręt w malowaniu maskującym.



44 Zrzucono łącznie następujące bomby:

| | masa bomby [kg] | pierwszy nalot | drugi nalot |
|---|---|---|---|
| przeciwpancerne | 726 | 7 | 2 |
| przeciwpancerne | 227 | 24 | 39 |
| burzące | 227 | 12 | 9 |
| głębinowe | 272 | 7 | 2 |

Dziobowa część okrętu w 1944 r. Wieża B zwrócona na prawą burtę a główny dalmierz na lewą.
Na wieży dowodzenia widoczne dodatkowe pomosty dla lekkiej artylwerii przeciwlotniczej.

*Tirpitz* sfotografowany 28 kwietnia 1942 r. z pobliskich skał podczas w Faettenfjord w pobliżu Trondheim. Zwraca uwagę otwarta zapora z sieci przeciwtorpedowych. Przy burcie okręt pomocniczy



Atak z dnia 3 kwietnia 1944 r. na okręt stojący w fjordzie Alta przypieczętował los jednostki unieruchamiając ją na dłuższy czas.

Prace remontowe na *Tirpitzu* rozpoczęto w maju i prowadzono je na trzy zmiany. Niezbędni specjaliści i części potrzebne do remontu, a niemożliwe do wykonania na miejscu, przewożono z Kilonii na pokładzie niszczycieli w 2-3 dni. Pracę ułatwiały długie o tej porze roku dni na północy. Już 2 czerwca okręt odbył pierwsze próby morskie, a pod koniec miesiąca strzelania artyleryjskie. Liczbę działek przeciwlotniczych kal. 20 mm zwiększono do 78. Do strzelań przeciwlotniczych przystosowano armaty kal. 150 mm. Zaokrętowano nawet pociski z zapalnikami czasowymi dla armat kal. 380 mm w celu prowadzenia ognia zaporowego na dużych odległościach (do ok. 21 000 m). Remont zakończono ostatecznie w połowie lipca. Na okręcie pozostał tylko jeden wodnosamolot obserwacyjny, prawoburtowa siłownia zaś mogła pracować tylko „naprzód".

W maju dowództwo ostatniego pancernika Kriegsmarine objął komandor Wolf Junge, dotychczasowy zastępca dowódcy okrętu. Dwa kolejne ataki brytyjskie (operacje „Brawn" i „Tiger Claw"), planowane na maj, zostały odwołane ze względu na złą pogodę, zaś operacja „Mascot", czyli nalot 44 samolotów *Barracuda* i 18 *Hellcat* w eskorcie myśliwców[45] dokonany 17 lipca nie przyniósł rezultatów. Z *Tirpitza* wystrzelono wówczas 39 pocisków kal. 380 mm, 359 kal. 150 mm, 1973 kal. 105 mm, 3967 kal. 37 mm i 28 500 kal. 20 mm! Dane te świadczą, jak ogromne bywało zużycie amunicji przeciwlotniczej. Brytyjczycy stracili tylko 2 samoloty.

Ostatni jak się okazało, swój morski rejs ćwiczebny odbył *Tirpitz* w dniach od 31 lipca do 1 sierpnia 1944 roku na wodach norweskich w eskorcie wielkich niszczycieli *Z 29*, *Z 31*, *Z 33*, *Z 34* i *Z 39*. W sierpniu Brytyjczycy przeprowadzili cztery kolejne ataki lotnicze na *Tirpitza* w ramach operacji „Goodwood I-IV". Jak zwykle wykorzystano samoloty startujące z dużych lotniskowców oraz z lotniskowców eskortowych. Dopiero trzeci z nich przyniósł dwa trafienia, jednak bez większej szkody dla gotowości bojowej pancernika.

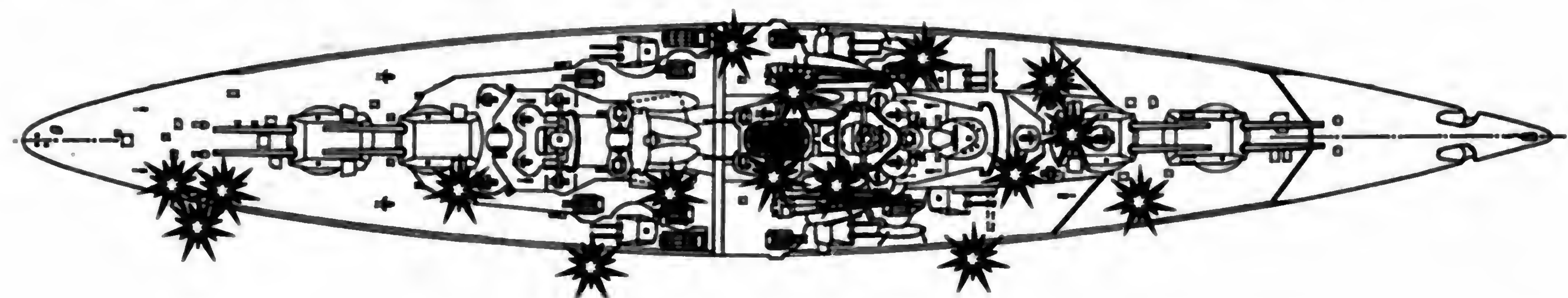
Wobec widocznej niemożności zniszczenia pancernika przy pomocy lotnictwa pokładowego zadanie to ostatecznie przypadło ciężkim bombowcom RAF-u. Zaplanowano kolejne naloty z wysokiego pułapu z wykorzystaniem coraz cięższych bomb. 15 września, w ramach operacji „Paravane", okręt zaatakowany został przez 27 ciężkich czterosilnikowych bombowców Lancaster z dywizjonów 617 i 9. W nalocie użyto najcięższych bomb o masie 5450 kg zwanych potocznie „tallboy"[46]. Bomby te, określane również mianem „earthquake bombs", zaprojektowane zostały specjalnie do niszczenia żelbetonowych bunkrów. Ich wybuchy na lądzie powodowały w rejonie trafienia efekty podobne do trzęsienia ziemi. Każda z nich zawierała ładunek 2313 kg materiału wybuchowego Torpex o prawie dwukrotnie większej sile niż trotyl. 617. dywizjon bombowy, zwany „Dam Busters", wsławił się wcześniej zniszczeniem kilku doskonale bronionych zapór wodnych w okupowanej Europie. Samoloty startowały do ataku z sowieckiego lotniska w Archangielsku. Tylko 21 z nich niosło bomby „tallboy", które zostały zrzucone częściowo bez widoczności celu, z wysokiego pułapu. Pancernik niemiecki osłaniały zasłony dymne wytwarzane w specjalnych urządzeniach rozmieszczonych na brzegu.

*Tirpitz* trafiony został tylko jedną bombą, która uderzyła w pokład dziobowy i przebijając burtę wpadła do wody gdzie eksplodowała na dnie. Siła wybuchu była tak wielka, iż zerwane zostało poszycie burtowe na długości 14,6 m a konstrukcja zdemolowana na długości ok. 30 m. Woda zalała dziobową część kadłuba aż do przedniej grodzi pancernej. We wnętrzu kadłuba znalazło się ok. 1500 t wody. Zanurzenie na dziobie zwiększyło się o prawie 2,4 m! Od wstrząsu uszkodzeniu uległy m.in. delikatne przyrządy kierowania ogniem, które wkrótce jednak zostały naprawione. Okręt z powodu rozbitego dziobu wymagającego praktycznie całkowitej rekonstrukcji nie był zdolny do żeglugi. Mógł się on poruszać z prędkością co najwyżej 8-10 w na spokoj-

45 Samoloty startowały z dużych lotniskowców *Formidable*, *Furious* i *Indefatigable*.

46 Bomby te o klasycznym wydłużonym kształcie z lotkami w tylnej części miały 6,35 m długości i 0,95 m średnicy.

Miejsca upadku bomb lotniczych podczas brytyjskiego nalotu na *Tirpitza* przeprowadzonego 3 kwietnia 1944 r. w ramach operacji Tungsten.



Moment wybuchu dużej bomby lotniczej w dziobowej części *Tirpitza* podczas nalotu przeprowadzonmego 3 kwietnia 1944 r. w ramach operacji „Tungsten".

nej wodzie. Oczywiście, pancernikowi nie groziło zatonięcie.

Po dokładnym rozważeniu zaistniałej sytuacji zapadła w Berlinie decyzja o wykorzystaniu *Tirpitza* już tylko jako wielkiej pływającej baterii na wodach norweskich. 15 października okręt po raz ostatni podniósł kotwicę. Po przepłynięciu ponad 200 Mm zajął pozycję na swym ostatnim miejscu postoju daleko za kręgiem polarnym przy wyspie Haaköy koło Tromsö. 16 października pancernik został zakotwiczony na płytkiej wodzie. Dodatkowo pogłębiarki usypały na dnie wały ochronne (ponad 28 000 m; piasku) mające zapobiec przewróceniu okrętu w wypadku poważnych uszkodzeń kadłuba. Załogę zredukowano do ok. 1600 osób, a w zbiornikach pozostawiono tylko ok. 3000 t paliwa i wody kotłowej (jedna trzecia pełnego zapasu), co niekorzystnie wpłynęło na stateczność okrętu. Pancernik otoczony został sieciami przeciwtorpedowymi, a na lądzie rozmieszczono liczne baterie przeciwlotnicze. W pobliżu zakotwiczyły dwie pływajace baterie przeciwlotnicze *Nymphe* (ex-*Tordenskjold*) i *Thetis* (ex-*Harald Haarfagre*) będące w istocie przebudowanymi starymi norweskimi pancernikami obrony wybrzeża.

Już 18 października *Tirpitz* został wykryty prze brytyjskie samoloty zwiadowcze *Firefly* z lotniskowca *Implacable* i *Mosquito* z Dywizjo-

Zniszczenia ściany nadbudówki po brytyjskim nalocie z 3 kwietnia 1944r.



Inne ujęcie zniszczeń po tym samym ataku.





Zniszczenia na pokładzie katapult. Pośrodku widoczny całkowicie spalony wodnosamolot.



Uszkodzony hangar ze spalonym wodnosamolotem rozpoznawczym Arado Ar-196.

nu 540. Pierwszego ataku dokonały już 29 października 32 ciężkie bombowce *Lancaster* ze znanego już nam Dywizjonu 617 (operacja „Obviate"). Każdy z nich zrzucił jedna bombę „tallboy". Z powodu gęstej zasłony dymnej atak znowu odbył się „na ślepo". Nie uzyskano bezpośrednich trafień, jednak jedna z bomb wpadła do wody w pobliżu lewej burty w rejonie rufy, uszkadzając lewy ster i wał napędowy. Zalane zostały burtowe przedziały wodoszczelne na długości ok. 35 m. Było to praktycznie bez znaczenia, ponieważ pancernik nie miał już wówczas szans na pełny remont.

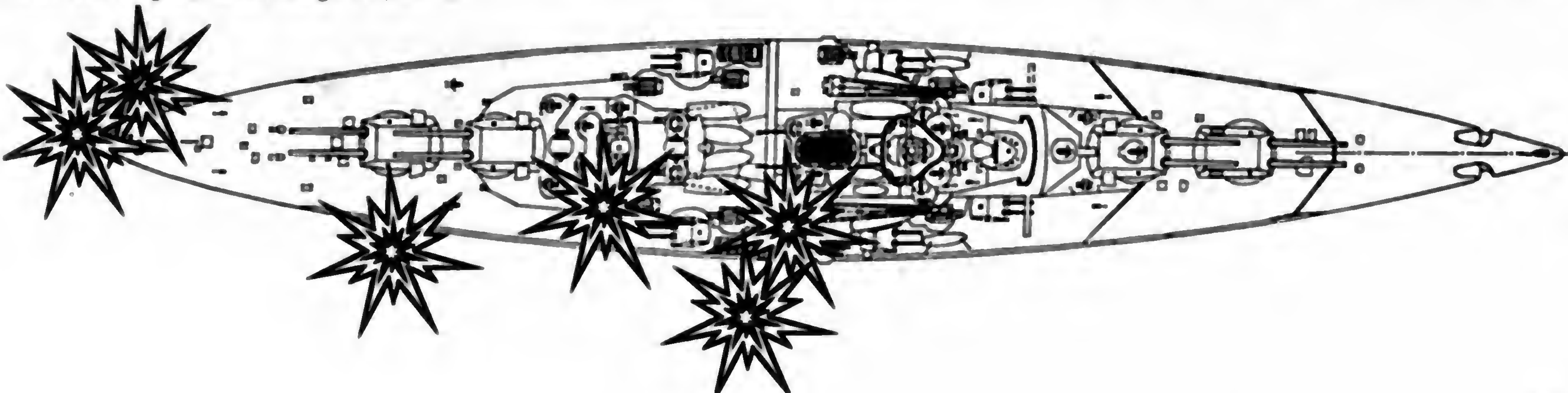
Koniec niezbyt szczęśliwej kariery *Tirpitza* nadszedł rankiem 12 listopada 1944 roku, kiedy to w ramach operacji pod kryptonimem „Catechism" nadleciały 32 bombowce *Lancaster* z Dywizjonu 9 i 617 uzbrojone łącznie w 29 morderczych bomb „tallboy". Już o godzinie 07.38 a następnie o 08.00 na okręcie otrzymano pierwsze ostrzeżenie o nalocie, a o 09.00 ogłoszono alarm bojowy. Artyleria główna otworzyła ogień zaporowy o godzinie 09.38 z odległości 13,5 Mm. Później dołączyła do niej artyleria średnia i ciężka artyleria przeciwlotnicza. W trzy minuty później upadły pierwsze bomby. Ze względu na nieszczęśliwy zbieg okoliczności z lotniska Bardufoss nie wystartowały wezwane myśliwce Luftwaffe.

W ciągu ośmiominutowego nalotu wykonanego przez 30 samolotów zrzucono w rejon celu 29 bomb „tallboy". Jedna z nich trafiła w pokład pomiędzy wieżami Anton i Bruno artylerii głównej, jednak nie wybuchła. Inna upadła na pokład górny tuż koło katapulty na śródokręciu i był to cios śmiertelny. Kolosalna eksplozja rozerwała w strzępy pancerz i poszycie burtowe w rejonie lewoburtowej maszynowni i kotłowni (przedziały X, XI, XII i XIII). Konstrukcja kadłuba została całkowicie zniszczona prawie na 1/3 jego szerokości. Takich ran nie mógł wytrzymać żaden okręt i *Tirpitz* niemal natychmiast przechylił się na lewą burtę o 15-20°. Wybuch spowodował także ogromne zniszczenia na odkrytych pokładach. Ogromne słupy wody zmieszanej z piaskiem i błotem wznoszone rozrywającymi się w pobliżu bombami opadły na okręt paraliżując niemal zupełnie obsługę broni przeciwlotniczej. Z braku zasilania umilkła artyleria kal. 105 mm, sporadycznie strzelały tylko niektóre działka kal. 37 mm i 20 mm. Dowódca okrętu komandor Robert Weber nakazał zalać przeciwległe przedziały, aby wyrównać przechyl, jednak nie było już technicznych możliwości zatrzymania procesu przewracania sie okrętu. Załoga dostała rozkaz opuszczania dolnych pokładów. O godzinie 09.45 przy przechyle ok. 30-40° krawędź pokładu górnego znalazła się pod lustrem wody. W pięć minut później przechył wzrósł do 60-70° i okręt zatrzymał się w tej pozycji przez pewien czas. Do wnętrza kadłuba bardzo szybko wdarło się aż ok. 17 000 t wody. Prawdopodobnie oparł się on o dno. Usypany przez pogłębiarki wał ochronny na dnie zmieciony został w znacznej części przez wybuchające w pobliżu bomby. W tylnej lewoburtowej wieży armat kal. 150 mm szalał pożar, który, być może, wraz z prawdopodob-



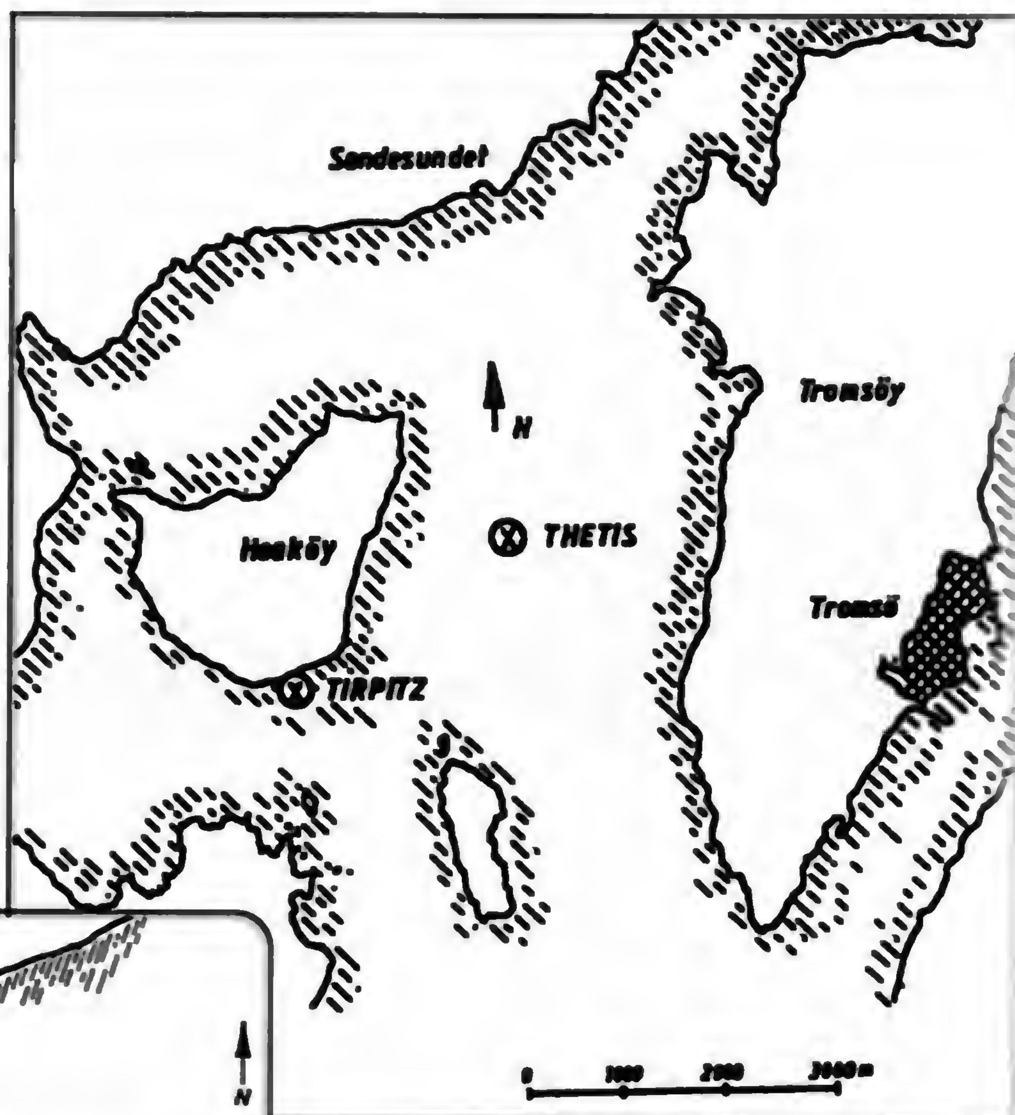
Przeładunek ponad pięciotonowych bomb zwanych "Tallboy" jakimi brytyjskie ciężkie bombowbe typu Lancaster zatopiły pancernik "Tirpitz".

Miejsca upadku superciężkich bomb Tallboy podczas nalotu na Tirpitza wykonanego 12 listopada 1944 r. w ramach operacji Catechism, zakończonego wywróceniem się i zagładą niemieckiego okrętu.



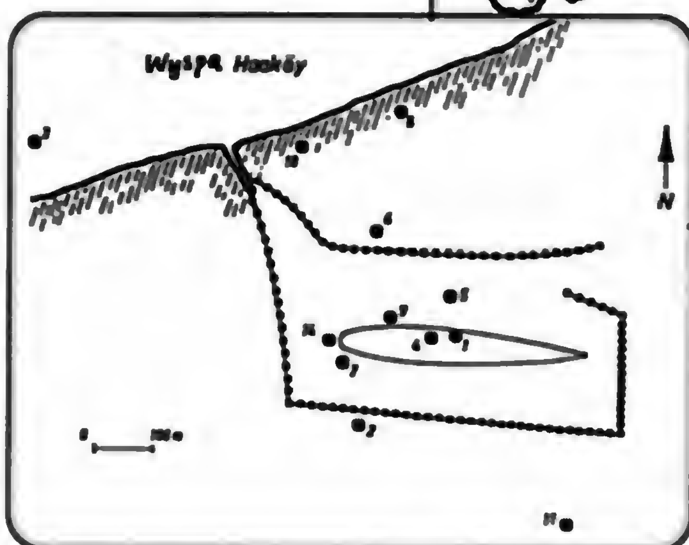


Zagłada *Tirpitza* 12 listopada 1944 r. w wyniku nalotu z użyciem superciężkich bomb typu Tallboy.




Miejsce zakotwiczenia i zatopienia *Tirpitza* u brzegów wyspy Haaköy w pobliżu Tromsö.
[wg Kopp/Schmolke

nym trafieniem jednej bomby na wysokości rufowego stanowiska kierowania ogniem spowodował pożar i częściową eksplozję komory amunicyjnej wieży Caesar kalibru 380 mm. Wieża o masie ponad 1000 t wyleciała w powietrze na wysokość ok. 25 m i spadła prosto w gromadę marynarzy usiłujących dopłynąć do brzegu.




O sile wybuchu świadczy fakt, iż części ułożyskowania wieży takie jak kawałki bieżni oraz kulki wielkości głowy dziecka, znaleziono w odległości 300 m na brzegu. Około godziny 09.52 *Tirpitz* przewrócił się zupełnie i zarył nadbudówkami w dnie[47]. Zginęło 971 marynarzy i oficerów, na brzeg zaś przedostało się 806 osób. Dalszych 82 marynarzy wydobyto z dennych przedziałów zatopionego kadłuba w ciągu 12 godzin, przecinając we właściwych miejscach poszycie denne. Pamiętać tu należy, iż konstrukcja pancernika była bardzo skomplikowana i nie łatwo było się dostać do uwięzionych marynarzy przez liczne zbiorniki, grodzie itp. przeszkody. Spawaczom groził wybuch oparów paliwa w zbiornikach. Załoga wykazała niezwykłe zdyscyplinowanie w ekstremalnych warunkach podczas ataku. Aby to ocenić, trzeba sobie spróbować wyobrazić, jakie efekty mogą powodować wybuchy ogromnych bomb napełnionych ponad 2 tonami ładunku wybuchowego. Przyczyna eksplozji komór amunicyjnych wieży Caesar nie została nigdy do końca wyjaśniona. Na przykład w podobnej sytuacji na krążowniku liniowym *Gneisenau* wieża Anton uniosła się tylko na wysokość ok. pół metra i opadła z powrotem na swoje miejsce.

Po wojnie wrak *Tirpitza* wraz z zatopionym w fiordzie Oslo krążownikiem *Blücher* i 40 innymi wrakami zakupiony został przez norweską firmę Hoyden Shipbreaker Co. założoną przez czterech byłych członków norewskiego ruchu oporu (podobno za sumę 75 000 albo 100 000 koron). Z braku dostatecznych funduszy firma nie mogła podnieść całego okrętu, wobec czego „wgryzano" się w kadłub poprzez poszycie denne demontując cenniejsze elementy wyposażenia, takie jak: kable elektryczne, pompy, rurociągi itp. Wszystko to było doskonale zakonserwowane przez paliwo wpływające do wnętrza okrętu z rozerwanych zbiorników. Przy pracach tych zatrudnionych było niekiedy aż 50 osób. Robotnikom groziło wiele niebezpieczeństw. W komorach amunicyjnych nadal znajdowały się tysiące nie rozbrojonych pocisków. Groziło zapalenie sie rozlanej ropy. Dodadtkowo raz po raz napotykano zwłoki utopionych marynarzy, które trzeba było wydobywać i chować na cmentarzu w pobliskim Tromsö. W wyniku wieloletnich prac założyciele firmy rozbiórkowej dorobili się majątku. Poźniej wszystkie wraki sprzedano niemieckiej firmie Eisen & Metall z Hamburga. Złomowanie *Tirpitza* zakończono na miejscu w latach pięćdziesiątych (wg jednych publikacji w 1957 r. a wg innych dopiero w 1961 r.).

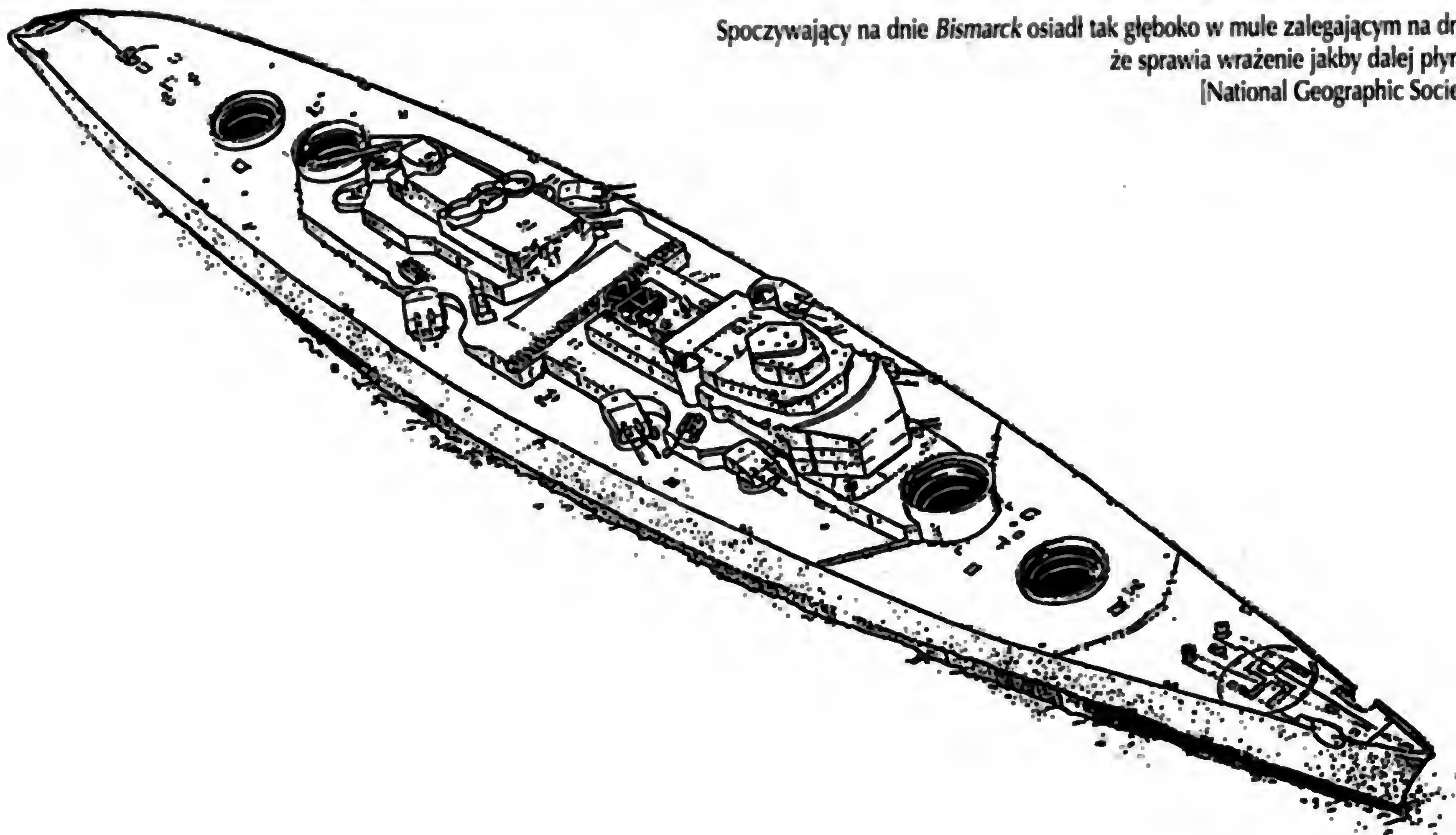
[47] Według niektórych publikacji nastąpiło to dopiero o godzinie 09.58. Okręt spoczął na dnie odwrócony o kąt 135°.



Przewrócony do góry dnem potężny pancernik. Wielkość okrętu uzmysławiają sylwetki ludzi z ekip ratunkowych próbujących wydobyć ewentualnych rozbitków jacy mogą jeszcze pozostawać przy życiu w dennych przedziałach okrętu.



Widok od rufy na przewróconego Tirpitza. Dobrze widoczne są dwie śruby napędowe (prawa i środkowa) oraz jeden z dwóch sterów. Przy burcie stoi okret warsztatowy *Huascaran* przebudowany ze statku handlowego (wod. 1938 r. Blohm & Voss, wyporność 14000 ts, 6951 BRT, 141,7 m, 15 w)



Spoczywający na dnie *Bismarck* osiadł tak głęboko w mule zalegającym na dnie, że sprawia wrażenie jakby dalej płynął. [National Geographic Society]

# NA PODMORSKIM CMENTARZYSKU

*Bismarck* spoczywał spokojnie na dnie morskim, w nieznanym dokładnie miejscu przez 48 lat, aż nagle całą prasę światową obiegły sensacyjne doniesienia o jego odnalezieniu. Wydrukowane tłustym drukiem nagłówki „Potężny pancernik *Bismarck* odnaleziony", „Odkrywcy *Titanica* znajdują *Bismarcka* itd. przyciągnęły uwagę publiczności. Faktycznie 14 czerwca 1989 roku zespół poszukiwawczy geologa morskiego, szerokiej opinii publicznej znanego bardziej jako poszukiwacza wraków, dr. Roberta Ballarda z Wood Hole Oceanographic Institution w stanie Massachusetts odnalazł wrak pancernika, spoczywający na dnie morskim w odległości ok. 400 Mm od wybrzeży Francji. Rzeczywista dokładna pozycja wraka nie została ujawniona przez badaczy, aby uchronić ten masowy grób wojenny przed pozbawionymi skrupułów łowcami przygód i pamiątek. Była to już druga wyprawa zespołu Ballarda na miejsce zatonięcia *Bismarcka*.

Pierwsza ekspedycja z 1988 roku, zorganizowana na pokładzie przebudowanego starego trawlera rufowego *Starella*, okazała się bezowocna. Niestrudzony poszukiwacz jednak nie zrezygnował i w 1989 roku zorganizował następną wyprawę na statku zaopatrzeniowym górnictwa morskiego *Star Hercules*. Duży odkryty pokład ładunkowy na rufie doskonale nadawał się do instalacji potrzebnych urządzeń i wyposażenia. Ustawiono tam również kontenery ze sprzętem elektronicznym i centrum prowadzenia poszukiwań. Statek, wyposażony w system dynamicznego pozycjonowania, mógł z łatwością utrzymywać stałą pozycję nad wybranym punktem dna morskiego. Poszukiwania prowadzono przy pomocy zdalnie sterowanego pojazdu podwodnego *Argo* w kształcie sań, zaopatrzonego w kamery i silne reflektory. Bardzo ważnym elementem wyposażenia statku była nowoczesna wciągarka linowa, pozwalająca na precyzyjne prowadzenie pojazdu *Argo*. Wyprawa wyruszyła 25 maja 1989 roku z Kadyksu w Hiszpanii. Ballard zaczynał już wtedy wątpić w swe szczęście, lecz wciąż nie ustępował – *Bismarck* musiał być odnaleziony!

Ostatnia zanotowana pozycja *Bismarcka* znajdowała się nad wygasłym podwodnym wulkanem i na jego zachodnim stoku prowadzono poszukiwania w 1988 roku. Ponieważ nie dały one rezultatów, nowy rejon poszukiwań wyznaczono nieco bardziej na wschód i już rankiem 5 czerwca znaleziono pierwsze szczątki. Nie było jednak pewności czy pochodzą one z niemieckiego pancernika. Wreszcie po godzinie 22.00 w centrum poszukiwawczym rozległ się zgodny radosny okrzyk „Bingo!". Na ekranach monitorów bez wątpienia widać było ogromny kawał maszynerii, który wkrótce zidentywikowano jako odwróconą wieżę artylerii głównej *Bismarcka*. Jak się później okazało, z przewracającego się kadłuba tonącego pancernika wypadły wszystkie cztery wieże kal. 380 mm, normalnie utrzymywane w barbetach wyłącznie pod wpływem własnego ciężaru (przypominamy, że każda wieża ważyła 1064 t!). Kolejne dni zajęły poszukiwania samego okrętu i wreszcie, 8 czerwca o godzinie 09.00, na monitorach pojawiła się doskonale zachowana prawoburtowa dwulufowa wieża artylerii średniej *Bismarcka*, a w chwilę potem dalsze elementy okrętu.

W miarę przesuwania się pojazdu „Argo" wzdłuż potężnego kadłuba pancernika, oczom badaczy zgromadzonych w centrum kontrolnym ukazywał się obraz ogromnych zniszczeń wywołanych ostrzałem z okrętów brytyjskich, jak również powstałych w czasie przewracania się i tonięcia okrętu. Doktor Ballard zdjął wówczas z półki duży plastykowy model *Bismarcka* i począł ostrym nożem odcinać te elementy, których brakowało na wraku. Wszyscy czuli się nieco nieswojo, jakby weszli do grobu lub świątyni. Przed ich oczami przesuwały się obrazy

z przeszłości, zaś wyobraźnia zaludniała je postaciami w marynarskich mundurach. Dziobowe stanowisko dowodzenia przywołało wspomnienie fatalistycznego Lütjensa i lubianego przez załogę Lindemanna, ogromne puste studnie w barbetach wież armat 380-milimetrowych świadczyły o minionej potędze uzbrojenia pancernika. Widok prawie nie uszkodzonego rufowego stanowiska kierowania ogniem na ekranie telewizora wywarł później silne wrażenie na baronie Müllenheim-Rechbergu i zebranych w jego domu trzech innych rozbitkach.

Okręt leży na dnie na równej stępce pogrążony w mule i osadach dennych prawie do linii wodnej, tak że sprawia wrażenie jakby nadal płynął. Oprócz wież artylerii głównej brakuje dziobowej wieży dowodzenia, komina, masztu i wielu mniejszych elementów nadbudówek i wyposażenia. Jeden z żurawi dla wodnosamolotów leży w poprzek barbety wieży Caesar. Kadłub na ogół znajduje się w dobrym stanie, prawdopodobnie dzięki swej z natury rzeczy bardzo mocnej konstrukcji. Brakuje tylko kawałka rufy, począwszy od tylnej grodzi pancernej za sterami. Był to słaby punkt konstrukcji praktycznie wszystkich niemieckich ciężkich okrętów z okresu II wojny światowej. Na dobrze zachowanych pokładach, krytych deskami z drewna tekowego, widać na dziobie i rufie wielkie swastyki na białym tle – znaki rozpoznawcze dla Luftwaffe. Zamalowane pospiesznie podczas postoju w norweskim fiordzie obecnie znów są widoczne. Podczas oględzin wraka członkowie ekipy Ballarda stwierdzili, że większość zniszczeń znajduje się po lewej burcie okrętu. Prawa burta jest w zupełnie dobrym stanie. Zagłębienie kadłuba w osadach dennych uniemożliwiło jednak ocenę zniszczeń części podwodnej, a tym samym jednoznaczą ocenę ile torped trafiło w okręt i jakie spowodowały uszkodzenia. Tak więc nadal wygląda na to, iż zarówno Anglicy, jak i Niemcy mają rację twierdząc, iż to oni zatopili okręt. W ostatniej fazie walki przyczyną szybkiego zatonięcia ciężko uszkodzonego pancernika były prawdopodobnie w równym stopniu trafienia torped z krążownika *Dorsetshire*, jak i niemieckie próby samozatopienia. Omawiając oględziny wraka na dnie morskim na głębokości prawie 4700 m pamiętać trzeba, iż w danej chwili badacze widzieli tylko niewielkie fragmenty konstrukcji. Dopiero opublikowane później wspaniałe obrazy Kena Marschalla, namalowane w oparciu o szczegółowe plany okrętu i wnikliwe studia setek fragmentarycznych zdjęć, prezentują zatopiony okręt w całym jego majestacie.

Zdaniem dr. Ballarda, *Bismarck* zatonął rufą naprzód, przy czym tylna część rufy, osłabiona trafieniami poczęła odłamywać się jeszcze na powierzchni. Okręt przewrócił się do góry dnem i wówczas wypadły wieże artylerii głównej. Wtedy też miał oderwać się silnie postrzelany komin i dziobowa wieża dowodzenia. Złamał się także maszt rufowy, na którym do końca powiewała wielka bandera wojenna Kriegsmarine. Od momentu przewrócenia do chwili uderzenia kadłuba w dno upłynęło około 20 minut. W tym czasie kadłub okrętu ponownie odwrócił się pokładami do góry i w takiej pozycji uderzył rufą w stok podwodnego wulkanu, wywołując ogromną lawinę, która poniosła go następnie setki metrów w dół stoku. Tam *Bismarck* osiadł ostatecznie w głębokiej warstwie miękkich osadów dennych. W wielu miejscach na trasie przejścia lawiny znaleziono liczne duże i małe elementy konstrukcji okrętu, m.in. wspomnianą wcześniej wieżę artylerii głównej. Kamery uchwyciły obrazy butów marynarskich, krat wentylacyjnych, oderwanych trapów, relingów, gretingi z pomostu bojowego, dostrzeżono leżącą samotnie menażkę i maskę gazową...

Piękna sylwetka Bismarcka na fotografii wykonanej w kwietniu 1941 r. podczas przygotowań do operacji Rheinübung.





Dziobowe wieże Anton i Bruno artylerii kal. 380 mm na *Bismarcku* we wrześniu 1940 r. podczas przejścia przez Kanał Kiloński.

# *PANCERNIKI TYPU* BISMARCK *– KRÓTKA OCENA*

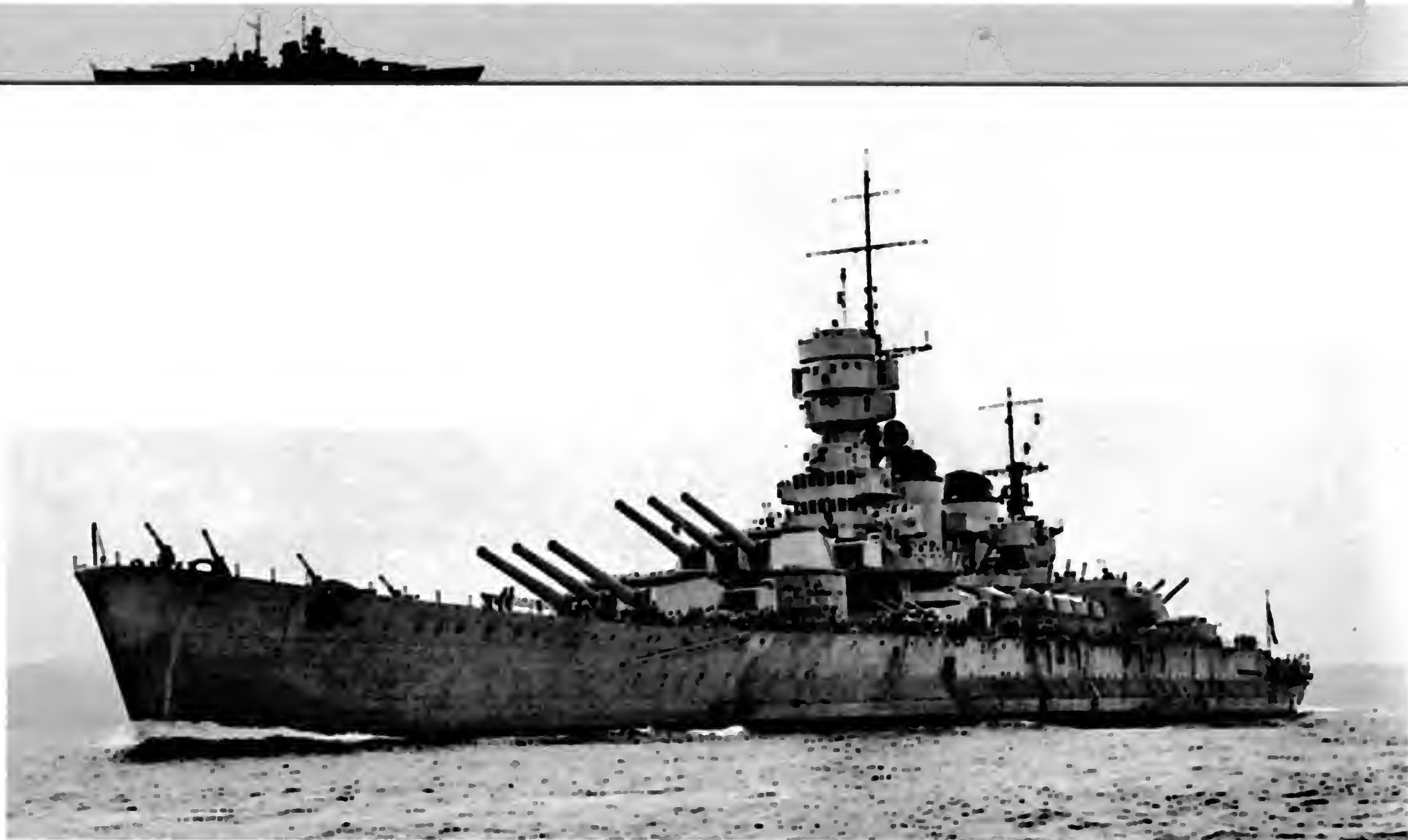
Po pierwszej wojnie światowej niemiecka marynarka wojenna znalazła się w bardzo trudnej sytuacji. W wyniku postanowień traktatu wersalskiego jej największe nowe okręty bojowe nie mogły mieć większej wyporności niż 10 000 t. Po dumnej Hochseeflotte z jej wspaniałymi i groźnymi pancernikami pozostało tylko wspomnienie. Spośród ponad dwudziestu pięciu nowoczesnych pancerników i krążowników liniowych, w służbie pozostał tylko jeden i to w dodatku pod banderą turecką jako *Yavuz* (ex-*Goeben*)[48]. Podobnie rzecz się miała z krążownikami, dużymi niszczycielami, nie wspominając już o okrętach podwodnych, których Niemcy nie mogli posiadać wogóle. W tej sytuacji zapotrzebowanie na usługi stoczni specjalizujących się w budowie trudnych technicznie okrętów wojennych spadło do minimum. Do utrzymania potencjału produkcyjnego nie wystarczały niewielkie potrzeby remontowe nowej Reichsmarine, dysponującej tylko nielicznymi jednostkami bojowymi i pomocniczymi. Rozproszeniu uległy sprawne zespoły doświadczonych projektantów i konstruktorów okrętów wojennych, zarówno z biur projektowych marynarki, jak i cywilnych, należących do takich stoczni jak np. Blohm & Voss, Howaldtswerke albo F.Krupp Germaniawerft. Stocznie przestawiły się głównie na produkcję statków handlowych. W latach dwudziestych rozpoczęto w Niemczech budowę lekkich krążowników i małych niszczycieli.

Pierwszymi większymi okrętami bojowymi, zaprojektowanymi i zbudowanymi po wojnie, były słynne później „pancerniki kieszonkowe" typu *Deutschland*. Nie były to jednak „prawdziwe" pancerniki, a raczej powolne krążowniki ciężkie, uzbrojone w wyjątkowo silną artylerię główną złożoną z sześciu armat kal. 280 mm w dwóch trzylufowych wieżach. Uznając te realia, przeklasyfikowano je ostatecznie w czasie II wojny światowej na krążowniki. Pierwszymi międzywojennymi niemieckimi okrętami, zasługującymi na miano ciężkich okrętów bojowych, były zbudowane dopiero w latach trzydziestych krążowniki liniowe typu *Scharnhorst*. Stanowiły one kompromis pomiędzy wymaganiami techniczno-taktycznymi, a realiami politycznymi. Stąd przy dobrym opancerzeniu i dużej prędkości miały one niezbyt duże rozmiary i słabe uzbrojenie złożone z dziewięciu armat kalibru tylko 280 mm. Okręty te dobrze nadawały się do rajdów korsarskich, jednak w spotkaniu z nowymi szybkimi pancernikami miały małe szanse na zwycięstwo. Biorąc pod uwagę warunki, w jakich je projektowano były to jednostki udane.

We wszystkich krajach posiadających duże floty wojenne po zakończeniu pierwszej wojny światowej nadal kontynuowano prace projektowe nad nowymi typami pancerników, a często i krążowników liniowych. Coraz częściej wynikiem tych studiów były projekty szybkich pancerników łączących w sobie cechy dawnych powolnych, dobrze opancerzonych i silnie uzbrojonych pancerników z prędkością krążowników liniowych. Stawało się to możliwe dzięki stałym postępom w dziedzinie siłowni okrętowych. Siłownie były z roku na rok lżejsze, mimo że ich moce stawały się coraz wieksze. Te nowe jednostki stanowiły ukoronowanie okresu panowania pancerników na morzach.

W Niemczech przez prawie dziesięć lat nie prowadzono poważnych prac projektowych nad nowymi pancernikami i kiedy zaistniała potrzeba zbudowania jednostek typu *Scharnhorst*, konstruktorzy zmuszeni byli wzorować się na ostatnich projektach opracowanych jeszcze w czasie I wojny światowej dla Kaiserliche Marine. Wykorzystano tu projekt nie

[48] Krążownik liniowy *Goeben* służył w 1914 r. na Morzu Śródziemnym. W toku wojny został przekazany stronie tureckiej.



Piękna, lecz niestety pechowa włoska *Roma* na próbach w 1942 r. Był to trzeci okręt typu *Littorio* (w sł. 14.06.42r., 45 485 ts, 240,7 m, 30 w., 9 × 381 mm 12 × 152 mm, 12 × 90 mm).

ukończonych krążowników liniowych typu *Mackensen*, które można było już traktować jako szybkie pancerniki[49]. Korzystano także z wyników prac nad podobnymi, jeszcze silniejszymi jednostkami określanymi roboczo jako typu *Ersatz Yorck* uzbrojonymi w osiem armat kalibru 380 mm. Prace nad *Scharnhorstami* stanowiły pierwsze powojenne doświadczenia Niemców w dziedzinie ciężkich okrętów bojowych.

Kiedy w pierwszej połowie lat trzydziestych zaczęto rozważać możliwość budowy pełnowartościowych, szybkich pancerników, sięgnięto do wcześniejszych doświadczeń w budowie jednostek tej kategorii. Ostatnimi niemieckimi pancernikami były *Bayern* i *Baden*[50] zbudowane w latach 1913-16 w Kilonii i Gdańsku (w stoczni F. Schichaua). Te bardzo nowoczesne w swoim czasie okręty były poniekąd odpowiednikami brytyjskich typów *Queen Elizabeth* i *Royal Sovereign*. Uzbrojone w osiem armat kal. 380 mm w czterech dwulufowych wieżach, miały podobnie jak inne niemieckie pancerniki napęd trzyśrubowy z dwoma równoległymi sterami, silne opancerzenie i bardzo rozbudowany podział grodziowy zapewniający wysoki stopień niezatapialności. Przy pełnej wyporności 28 530 t ich prędkość dochodziła do 22 w. Napęd trzyśrubowy umożliwiał zmniejszenie masy siłowni w stosunku do szerzej przyjętego układu czterośrubowego. Cztery wieże dwulufowe w porównaniu do rozwiązań z wieżami trzylufowymi albo nawet czterolufowymi mimo większej łącznej masy zapewniały większą odporność na uszkodzenia i ułatwiały wstrzeliwanie się w cel.

Pancerniki typu *Bismarck* owiane są legendą jednostek niemal niezatapialnych i w ogóle najsilniejszych w swej klasie. Jest w tym wiele prawdy, gdyż były to okręty rzeczywiście starannie zaprojektowane i zbudowane, jednak wiele rozwiązań technicznych zastosowanych na nich miało swój bezpośredni rodowód w niemieckiej myśli konstrukcyjnej z okresu I wojny światowej. Na przykład rozplanowanie opancerzenia pionowego i poziomego wraz ze skosami pokładu, praktycznie nie różniło się od rozwiązań znanych z typu *Bayern*! Podobnie rzecz się miała z burtowym systemem obrony przeciwtorpedowej, który zarówno na typie *Scharnhorst* jak i *Bismarck* został skopiowany z niewielkimi zmianami z krążowników liniowych typu *Mackensen*. Oczywiście, nie można powiedzieć, że nie nastąpił żaden postęp. Użyto pancerza o większej wytrzymałości, zlikwidowano artylerię kazamatową i związane z tym nieciągłości w rejonie pokładu bateryjnego, zastosowano inne grubości płyt pancernych, w znacznym stopniu wykorzystano spawanie do łączenia cieńszych płyt itd. Zachowano jednak na przykład górny przeciwodłamkowy pancerz burtowy grubości 145 mm, bezużyteczny w spotkaniu z pancernikami. W walce z krążownikami i niszczycielami, co mogło się łatwo zdarzyć na Morzu Północnym, pancerz taki, zdaniem niemieckich konstruktorów, był bardzo przydatny. Jednakże w wypadku rezygnacji z tego rozwiązania zaoszczędzoną masę można było wykorzystać np. na pogrubienie pancerza pokładowego, którego odporność nie była najsilniejszą stroną tych okrętów. Nisko położony główny pokład pancerny nie zapewniał należytej ochrony ciągów komunikacyjnych wewnątrz okrętu, co w sposób jaskrawy dało znać o sobie podczas ostatniej bitwy *Bismarcka*. Błędu tego uniknęli Francuzi, Amerykanie czy Brytyjczycy, umieszczając główny pokład pancerny o jeden poziom wyżej. Dodatkowo na *Bismarcku* dwa pokłady pancerne o umiarkowanej grubości zamiast jednego grubszego, nie zapewniały należytej ochrony przed bombami lotniczymi i ciężkimi pociskami wystrzelonymi ze znacznej odległości, kiedy padają pod dużym kątem. Opancerzenie pokładu było więc słabą stroną tych na ogół dobrze zabezpieczonych okrętów. Dla porównania nawet znacznie mniejsze brytyjskie okręty typu *King George V* miały główny pokład pancerny grubości 127-152 mm.

Podobnie system obrony przeciwtorpedowej przy zachowaniu tej samej ogólnej koncepcji dopracowany został w szczegółach, zlikwidowano nieciągłości, zwiększono jego szerokość itd. wykorzystując doświadczenia przeprowadzane na starych predrednotach wycofanych już ze służby. Oczywiście, również i inne marynarki wojenne wykorzystywały systemy obrony sprawdzone na wcześniejszych okrętach. Na przykład Amerykanie nadal stosowali system wielowarstwowy z licznymi cienkimi grodziami wzdłużnymi, używany już na pancernikach typów

[49] W 1917 r. wodowano dwa okręty o nazwach *Mackensen* (w Hamburgu) i *Graf Spee* (w stoczni F. Schichaua w Gdańsku), a w 1920 r. aby zwolnić pochylnię także trzeci. Miały one grube opancerzenie, silną artylerię i dużą prędkość (wyporność maks. 35 300 t, moc siłowni 90 000 KM, prędkośc 27 w., pancerz burtowy grubości 300 mm, uzbrojenie 8 × 350 mm, 14 × 150 mm, 8 × 88 mm plot).

[50] Wyporność maks. 32 200 t, długość 180 m, moc 48 000 KM, prędkość 22 w., zapasy paliwa: 3400 t węgla i 600 t mazutu, zasięg 4400 Mm przy prędkości 15 w., pancerz burtowy 350 mm, uzbrojenie 8 × 380 mm, 16 × 150 mm.

*Tennessee* i *Maryland*. Podkreślić jednak należy, że choć *Bismarck* miał szerokość kadłuba ledwie o metr mniejszą niż gigantyczny *Yamato*, to jego system obrony przeciwtorpedowej był węższy niż na na wielu mniejszych i węższych pancernikach (np. francuskie *Dunkerque* i *Richelieu*, czy amerykańskie *North Carolina* i *South Dakota*). Świadczy to, że przedziały siłowni *Bismarcka* były po prostu za szerokie.

Mimo powyższych faktów, pancerniki typu *Bismarck* nie były nowszą wersją jednostek typów *Bayern* i *Mackensen*. Miały zupełnie inne proporcje i kształt kadłuba, wynikające z wymogu rozwijania prędkości 29-30 w. Nowoczesna siłownia, o prawie trzykrotnie większej mocy niż na *Bayernie*, miała znacznie mniejszą masę jednostkową (t/KM) i lepszą sprawność oraz znacznie wyższe parametry robocze. Szeroko rozchylony dziób, względnie wysoka wolna burta i wznios pokładu dziobowego zapewniały bardzo dobre własności morskie. Wielu specjalistów zgodnie twierdzi, że jednostki typu *Bismarck* i brytyjski *Vanguard* miały najlepszą dzielność morską ze wszystkich szybkich pancerników drugiej wojny światowej, z wyjątkiem może ogromnego *Yamato*. Piętą achillesową *Bismarcka* okazały się stery. Sprawa ta została bardzo szeroko nagłośniona przez różnych autorów, jednak jak stwierdził znany brytyjski konstruktor Sir Eustace H. Tennyson-d'Eyncourt, był to słaby punkt wszystkich okrętów dużych i małych. Można było jedynie mieć nadzieję, że prawdopodobieństwo takiego trafienia, jak na *Bismarcku* było znikome. Można, oczywiście, spekulować, że gdyby stery były dalej od siebie umieszczone albo gdyby zastosowano stery pomocnicze jak na typie *Vittorio Veneto* lub *Yamato*, to *Bismarck* zdołałby ujść pogoni[51]. Trzeba jednak pamiętać, że większość pancerników miała stery równoległe albo pojedyncze. Czterośrubowy układ napędowy niewątpliwie zapewniał większą możliwość manewrowania śrubami w przypadku blokady steru, jednak i tu przy sterze wychylonym mocno na burtę szanse utrzymania pożądanego kursu, szczególnie rufą do wiatru jak w przypadku *Bismarcka* były raczej znikome. Trzyśrubowy układ napędowy zapewniał zaś oszczędności ciężarowe, upraszczał konstrukcję i pozwalał zmniejszyć liczebność załogi maszynowej. Wszystko to dawało większą swobodę działania projektantom, którzy mogli zaoszczędzoną wyporność wykorzystać na dodatkowy pancerz, uzbrojenie albo zwiększyć zapas paliwa.

Na pancernikach typu *Bismarck* wiele urządzeń pokładowych było napędzanych silnikami elektrycznymi, stąd moc elektrowni okrętowej była bardzo duża, podobnie jak na okrętach amerykańskich. Dla przykładu na okrętach brytyjskich moc ta była 2-3 razy mniejsza ponieważ większość urządzeń miała napęd parowy. Aby uniezależnić się od dostaw pary z kotłowni, Niemcy zainstalowali na swych pancernikach aż osiem spalinowych zespołów prądotwórczych o mocy po 500 kW obok turboprądnic. Było to, jak wykazały doświadczenia wojenne, bardzo rozsądne posunięcie. Podkreślić tu należy także, iż ciężkie okręty niemieckie dysponowały 100% rezerwą mocy elektrycznej, co bardzo ułatwiało obronę przeciwawaryjną okrętu.

Pancerniki projektowane w latach trzydziestych znacznie różniły się od swych pierwszowojennych poprzedników także pod względem uzbrojenia. Artyleria ciężka miała lepsze osiągi i parametry, co przy większym kącie podniesienia lufy dawało ogromny zasięg rażenia, dochodzący nawet do 40 km. Znakiem czasu była stopniowa zamiana przeciwokrętowej artylerii średniej na uniwersalną artylerię, zwykle kalibrów 127-133 mm o zwiększonej szybkostrzelności, krótkim czasie reakcji i dużym kącie podniesienia luf. Artyleria taka zdolna była zarówno do skutecznej walki z celami nawodnymi jak i powietrznymi.

Usprawnienia samej konstrukcji armat miały głównie charakter ewolucyjny. Stosowano cięższe pociski dla armat tego samego co dawniej kalibru. Lufy były dłuższe, zwiększono prędkość wylotową pocisków. Wszystko to zdecydowanie wpływało na większą zdolność przebijania pancerza, choć niekiedy kosztem zmniejszenia żywotności samych luf. Tak więc armaty *Bismarcka* były znacznie lepsze od swych 380-milimetrowych poprzedniczek z *Bayerna* i *Badena*. Poważne problemy we flocie niemieckiej sprawiała nie najlepsza jakość zapalników ciężkich pocisków, które często po trafieniu w cel nie wybuchały. Pociski, które trafiły w *Hooda* zadziałały jednakże zgodnie z oczekiwaniami ich konstruktorów. Generalnie pociski hitlerowskiej Kriegsmarine niewiele się różniły od używanych przez kajzerowską Hochseeflotte.

Przeciwokrętowa artyleria średnia jednostek typu *Bismarck* okazała się w praktyce balastem. Znacznie korzystniej byłoby zainstalować dwa razy więcej armat kalibru 105 mm albo 127 mm. Wbrew ówczesnym przekonaniom specjalistów niemieckich, w innych flotach uznano, że mniejsze kalibry zupełnie dobrze nadają się do walki z niszczycielami[53], a krążowniki i tak wymagały ostrzału z głównej artylerii. W 1944 roku na *Tirpitzu* zastosowano pociski przeciwlotnicze nawet dla armat kal. 380 mm[54] i 150 mm. Głównym celem ciężkiej artylerii

[51] Następne po typie *Bismarck* superpancerniki niemieckie, oznaczone literami H-N, miały już mieć po trzy stery w strumieniach zaśrubowych (wyporność maks. 62 600 t, długość 277,8 m, 12 silników wysokoprężnych, moc siłowni 165 000 KM, prędkośc 30 w., zasięg 16 000Mm/19 w., zapas paliwa 9700 t, uzbrojenie 8 × 406 mm, 12 × 150 mm, 16 × 105 mm).

[53] Na typie *Richelieu* Francuzi zamontowali armaty kal. 152 mm, jednak zaprojektowane jako artyleria uniwersalna; wyjątek stanowili Włosi, jednak stosowanie średniej artylerii morskiej motywowali oni podobnie jak Niemcy, co też w toku wojny się nie sprawdziło w praktyce. Nawet Japończycy na swych okrętach typu *Yamato* zdemontowali połowę artylerii średniej kal. 155 mm w celu zastąpienia jej dodatkowymi armatami kal. 127 mm!

[54] Na *Yamato* użyto podobnych pocisków kal. 460 mm!

Długowieczny amerykański pancernik *Iowa* na wodach zachodniego Pacyfiku w styczniu 1944 r. Był to jeden z czterech najszybszych pancerników w historii (w sł. 22.2.43 r., 57540 ts, 270,4 m, 32,5 w, 9 x 406 mm, 20 x 127 mm).





Gigantyczny japoński *Yamato* – jeden z dwóch największych panceników świata ukończony w grudniu 1941 r. (69 990 ts, 263,0 m, 27 w., 9 × 460 mm 12 × 155 mm, 12 × 127 mm).

przeciwlotniczej jest oczywiście zniszczenie lub uszkodzenie atakujących samolotów w dostatecznie dużej odległości od okrętu uniemożliwiającej samolotom zrzucenie bomb lub torped z szansą trafienia w cel. Faktem jest, że znaczna część pancerników zniszczonych w toku drugiej wojny światowej uległa zmasowanym atakom lotniczym. Niemieckie armaty przeciwlotnicze kal. 105 mm na typie *Bismarck* montowane były na stabilizowanych trzyosiowo stanowiskach kierowanych przez tak samo stabilizowane dalocelowniki. Dalocelowniki typu SL-8 podobnie jak typu SL-6 użyte na typie *Scharnhorst* były bardzo ciężkie. Ich uruchomienie zabierało dość dużo czasu, a same stanowiska artyleryjskie ze względu na komplikację konstrukcji były bardzo awaryjne. Cała idea stabilizacji artylerii przeciwlotniczej wymagała więc dopracowania i przed końcem wojny zdążono nawet przetestować znacznie mniejszy, lżejszy i sprawniejszy stabilizowany dalocelownik, jednak nie było już pancerników, na których można by go zamontować. Początkowo lekka artyleria przeciwlotnicza kal. 37 mm i 20 mm była na okrętach niemieckich zbyt nieliczna, a jej skuteczność dodatkowo zmniejszał brak centralizacji kierowania jej ogniem. O nie najlepszych wynikach artylerii przeciwlotniczej *Bismarcka* świadczy zupełny brak sukcesów w walce z powolnymi samolotami torpedowymi typu *Swordfish* z brytyjskich lotniskowców. Okręty brytyjskie czy amerykańskie, a potem i japońskie miały do czynienia z samolotami znacznie szybszymi, a tym samym zadanie ich artylerii było znacznie trudniejsze, co nie przeszkodziło w odnoszeniu wielu sukcesów.

W sumie okręty typu *Bismarck* uznać trzeba za najsilniejsze pancerniki w momencie ich wchodzenia do służby. Były dobrze uzbrojone, szybkie, o dobrej dzielności morskiej, charakteryzowały się względnie dużym zasięgiem pływania itd. Pod różnymi jednak względami ustępowały poszczególnym typom pancerników z innych flot. Trzeba dodatkowo pamiętać, iż były one większe od większości swych odpowiedników, z wyjątkiem porównywalnych okrętów włoskich typu *Vittorio Veneto*. Tak naprawdę to dopiero amerykańskie superpancerniki typu *Iowa* można uznać za zdecydowanie lepsze pod każdym niemal względem, z wyjątkiem może dzielności morskiej. Te były jednak większe od okrętów niemieckich o prawie 8000 t w pełnym obciążeniu bojowym.

Ostatni i największy brytyjski pancernik *Vanguard* sfotografowany tu w 1947 r. wszedł do służby już po zakończeniu wojny w 1946 r. (51 420 ts max, 248,2 m, 30 w., 8 × 381 mm, 16 × 133 mm).



# CHARAKTERYSTYKA TECHNICZNA

Charakterystyka techniczna pancernika *Bismarck* (kwiecień 1941); najważniejsze różnice w odniesieniu do bliźniaczego *Tirpitza* podano w nawiasach kwadratowych:

## KADŁUB

| | |
|---|---|
| Wyporność standardowa (oficjalna) | 35 000 ts |
| Wyporność standardowa | 41 700 t [42 900 t] |
| Wyporność konstrukcyjna | 45 451 t |
| Wyporność pełna | 49 406 t |
| Wyporność maksymalna | 50 405 t [1944 r.: 53 500 t] |
| Długość na klw | 241,55 m [241,72 m] |
| Długość całkowita (z przebudowanym dziobem) | 250,50 m [253,60m]* |
| Szerokość | 36,00 m |
| Wysokość boczna kadłuba | 15,00 m |
| Zanurzenie (przy pełnej wyporności) | 10,20 m |
| Zanurzenie konstrukcyjne | 9,30 m |

## OPANCERZENIE

pancerz burtowy 145/320/170 mm [145/315/170], lekki pancerz burtowy na dziobie i rufie odpowiednio 60 mm i 80 mm; wzdłużna gródź przeciwtorpedowa 45 mm, dziobowa gródź pancerna 145/220/180 mm, rufowa gródź pancerna 145/220 mm; pokład górny 50 mm, pokład pancerny nad siłownią 80 mm [50?], nad komorami amunicyjnymi 95 mm [100], nad przedziałem maszyn sterowych 110 mm, skosy pokładu pancernego 110 mm [nad komorami amunicyjnymi 120]; wieże artylerii głównej przód 360 mm, boki 150-220 mm, tył 320 mm, dach 150-180 mm, barbety 340 mm [tył: 220] nad pokładem górnym i 220 mm poniżej; wieże artylerii średniej przód 100 mm, boki, tył, dach 20-40 mm, barbety 100 mm; dziobowe stanowisko dowodzenia (GSD) boki 350 mm, dach 220 mm, rufowe stanowisko dowodzenia boki 150 mm, dach 30 mm; dziobowe stanowisko kierowania ogniem boki 60 mm, dach 20 mm; dalocelowniki – na GSD boki 200 mm, dach 100 mm, na rufowym stanowisku kierowania ogniem odpowiednio 100/50 mm; część pomieszczeń w dziobowej nadbudówce również zabezpieczona była pancerzem o grubości do 60 mm.

Szerokość systemu biernej obrony przeciwtorpedowej: na śródokręciu 5,5 m, w rejonie wież Bruno i Caesar 3,35 m, w rejonie wież Anton i Dora tylko 3,05 m.

## SIŁOWNIA

trzy zespoły turbin parowych produkcji stoczni Blohm & Voss [Brown Boveri & Cie.] z przekładniami redukcyjnymi o pojedyńczym przełożeniu, 3 x 46 000 KM (138 000 KM), trzy trójskrzydłowe śruby o średnicy 4,8 m; dwanaście wysokociśnieniowych kotłów Wagnera o ciśnieniu roboczym 55 atm (maks. 58 atm, temp. 450°C); prędkość projektowa 29 w. (na próbach 30,1 w. przy mocy 150 170 KM, *Tirpitz* 163 000 KM = 30,8 w), zapas paliwa 8249 m; zasięg pływania (obliczany w oparciu o wyniki prób morskich; w praktyce był mniejszy) 8525 Mm/19 w., 6640 Mm/24 w., 4500 Mm/28 w. [8870/6963/4728 Mm]; elektrownia okrętowa o łącznej mocy 7910 kW (prąd stały), 950 kVA (prąd przemienny).

## UZBROJENIE

osiem armat 38 cm-SK C/34 kal. 380 mm (łączny zapas 840-960 pocisków), dwanaście armat 15 cm-SK C/28 kal. 150 mm (3600 pocisków), szesnaście armat przeciwlotniczych 10,5 cm-SK C/33 kal. 105 mm (6270), szesnaście armat 3,7 cm-SK C/30 kal. 37 mm (32 000), dwadzieścia armat kal. 20 mm (32 000), cztery samoloty obserwacyjne Arado Ar-196 (istniała możliwość zbrania jeszcze dwóch maszyn, które jednak nie mieściły się w hangarach i musiały pozostawać na katapultach); [*Tirpitz*: wszystkie armaty kal. 105 mm na podstawach typu C/37, od 1941/42 dwa pokładowe czterorurowe aparaty torpedowe kal. 533 mm z zapasem 24 torped typu G 7a; artyleria kal. 20 mm była stopniowo wzmacniana aż w 1944 roku liczyła 78 luf w wiekszości typu C/38 (zapas ponad 90 000 naboi)].

## WYPOSAŻENIE RADIOLOKACYJNE

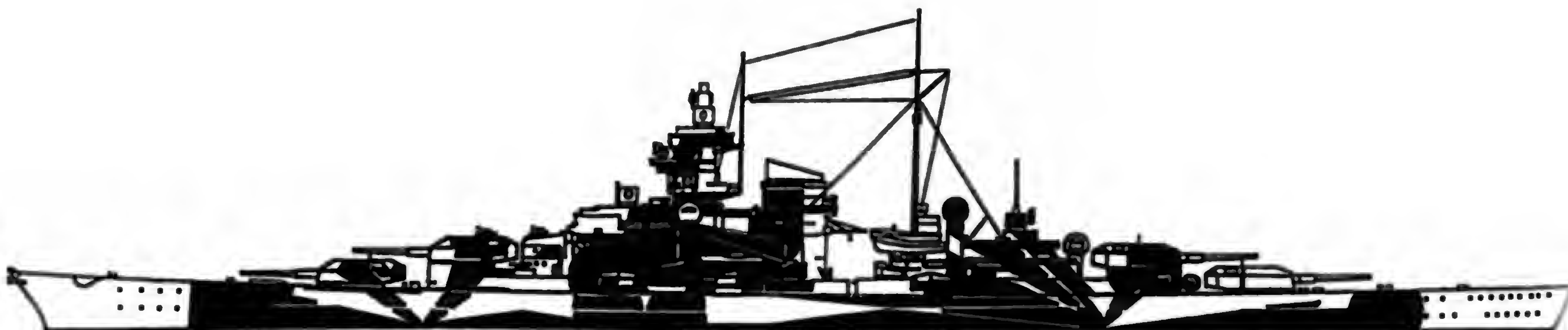
trzy stacje radiolokacyjne typu FuMO-23 (Funkmeß-Ortungsgerät) z antenami 4 x 2 m (dł. x wys.) na wieżyczkach dalocelowników [*Tirpitz*: początkowo 3 stacje FuMO 23, później dodatkowo na wieży dowodzenia na dalocelowniku nad FuMO 23 także FuMO 27 z anteną 4 x 3 m, następnie oba zastąpione przez jeden FuMO 26 z anteną 6 x 3 m; od wiosny 1944 r. rufowy dalocelownik typu SL-8 podniesiony o 2 m i wyposażony w radar dozoru powietrznego FuMO 213, tzw. „Würzburg D" z anteną o średnicy 3 m, radar FuMO 30 „Hohentwiel" z obrotową anteną typu stosowanego na U-Bootach, wykrywacz pracy obcego radaru FuMB 4 „Samos" (Funkmeß-Beobachtungsgerät) z anteną typu „Timor", prawdopodobnie urządzenie rozpoznawcze FuMKG (Funkmeß-Kenngerät) lub FuME (Funkmeß-Erkennungsgerät)].

## ZAŁOGA

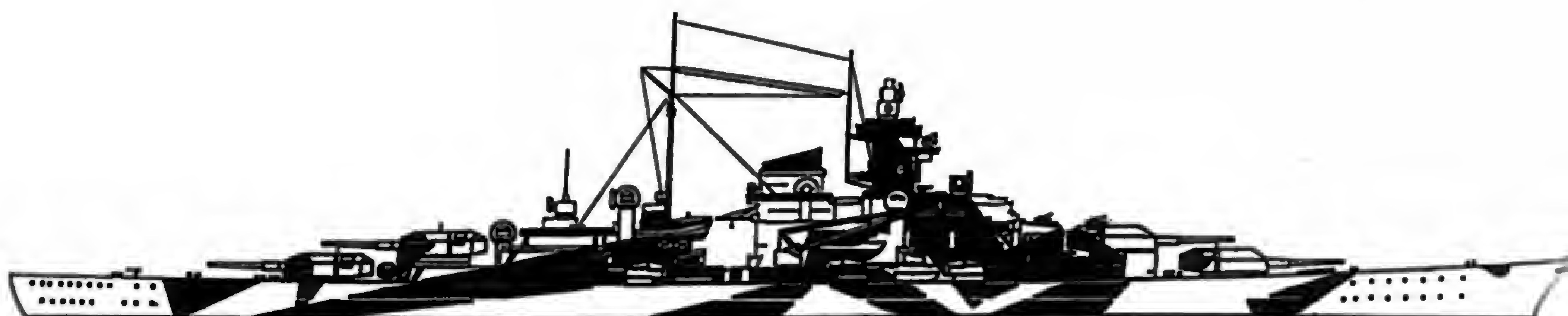
2065 ludzi (103 oficerów i 1962 podoficerów i marynarzy); [*Tirpitz* w 1943 r. 108 oficerów i 2500 marynarzy i podoficerów].

* Wg starszych publikacji dł. całk. *Tirpitza* wynosiła tylko 251,00 m.

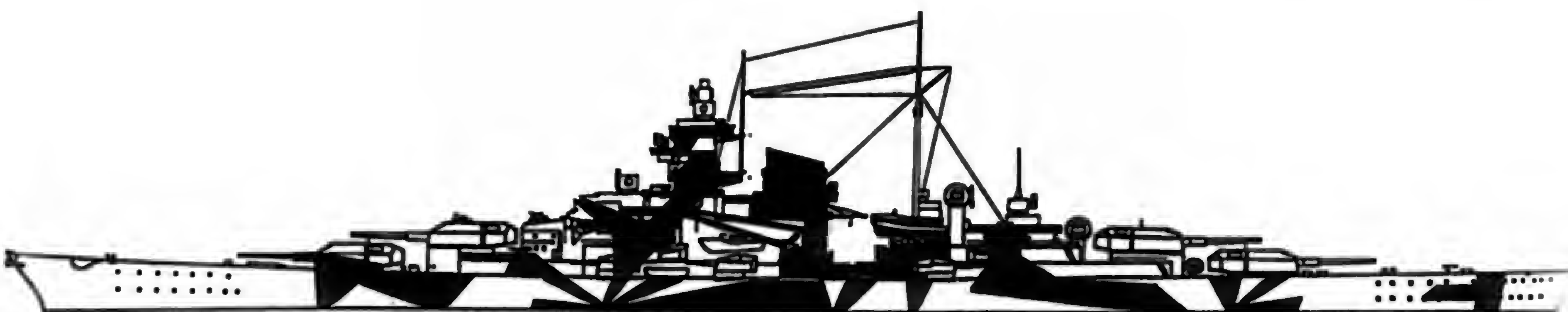
# KAMUFLAŻE TIRPITZA



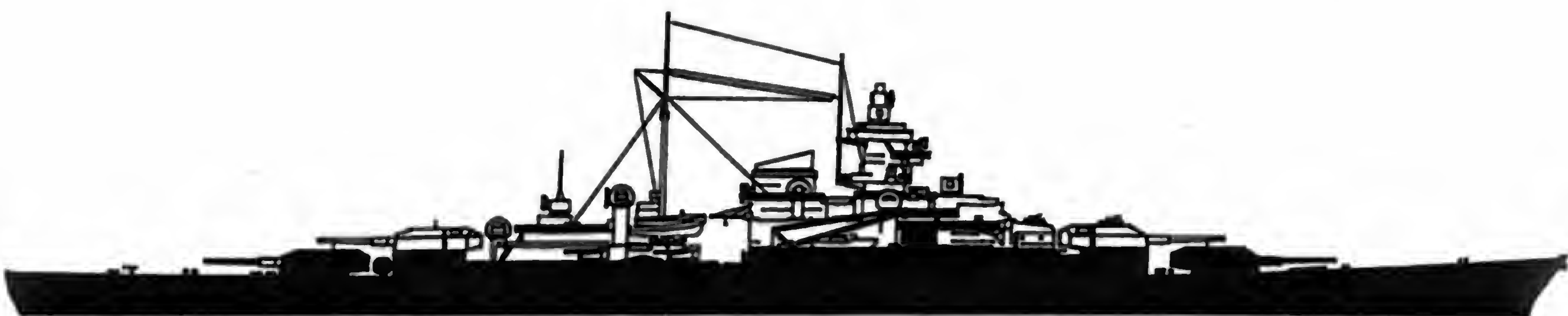
Lipiec 1942 – lewa burta.



Marzec 1944 – prawa burta.



Marzec 1944 – lewa burta.



Sierpień 1944 – prawa burta.

Rys. Kopp/Schmolke.

# WAŻNIEJSZA LITERATURA


Ballard R.: *The Discovery of the Bismarck*, Warner Books Inc., New York 1990.

Brennecke J.: *Schlachtschiff Bismarck*, Koehlers Verlagsgesellschaft, Herford 1967.

Breyer S., Koop G.: *Vor 50 Jahren: Schlachtschiff BISMARCK*, Podzun-Pallas-Verlag, Friedberg 1990 (seria *Die deutsche Kriegsmarine 1935-45*, Band 6).

Breyer S.: *Schlachtschiffe und Schlachtkreuzer 1905-1970*, J.F. Lehmanns Verlag, München 1970.

Breyer S.: *Schlachtschiff „Tirpitz"*, Podzun-Pallas-Verlag, Friedberg 1986 (seria *Marine Arsenal*).

Breyer S.: *Schlachtschiff BISMARCK*, Podzun-Pallas-Verlag, Friedberg 1991 (seria *Marine Arsenal*).

*Conway's All the World's Fighting Ships 1922-1946*, Conway Maritime Press, London 1980.

Evers H.: *Kriegsschiffbau*, Springer-Verlag, Berlin 1943.

Friedman N.: *Battleship Design and Development 1905-1945*. Conway Maritime Press, London 1978.

Garzke W.H., Dulin R.O.: *Battleships. Axis and Neutral Battleships in World War II*, Naval Institute Press, Annapolis 1985.

Garzke W.H., Dulin R.O.: *Who Sank the Bismarck?*, U.S. Naval Institute Proceedings, June 1991.

Gröner E.: *Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945*. Band 1, Bernard & Graefe Verlag, München 1982.

Gröner E.: *Die Schiffe der deutschen Kriegsmarine und Luftwaffe 1939-45 und ihr Verbleib*. J.F. Lehmanns Verlag, München 1976.

Jung D., Abendroth A., Kelling N.: *Anstriche und Tarnanstriche der deutschen Kriegsmarine*. Bernard & Graefe Verlag, München 1977.

Koop G., Schmolke K.-P.: *Die Schlachtschiffe der BISMARCK-Klasse*, Bernard & Graefe Verlag, Koblenz 1990.

Lenton H.T.: *German Warships of the Second World War*. Macdonald and Jane's Ltd., London 1975

Müllenheim-Rechberg, Burkard Baron von: *Battleship Bismarck. A Survivor's Story*, Naval Institute Press, Annapolis 1990.

Padfield P.: *The Battleship Era*, Pan Books, London 1975.

Padfield P.: *Dönitz. The Last Führer*. Panther, Granada Publishing, London 1985.

Pertek J.: *Od Reichsmarine do Bundesmarine*. Wydawnictwo Poznańskie, Poznań 1966.

Pertek J.: *Morze w ogniu 1939-1942*. Wydawnictwo Poznańskie, Poznań 1970.

Pertek J.: *Zatopienie „Scharnhorsta" i „Tirpitza"*. Wydawnictwo Poznańskie, Poznań 1985.

Raven A., Roberts J.: *British Battleships of World War Two*, Arms & Armour Press, London 1976.

Roberts J.: *The Final Action*. Warship 28, London 1983.

Rohwer J., Hümmelchen G.: *Chronik des Seekrieges 1939-1945*, Gerhard Stalling Verlag, Oldenburg 1968.

Schmalenbach P.: *Kreuzer Prinz Eugen ...unter 3 Flaggen*. Koehlers Verlagsgesellschaft, Herford 1985.

Whitley M.J.: *German Capital Ships of World War Two*, Arms & Armour Press, London 1989.


*Tirpitz* w 1941 r. poczas postoju na redzie. Nadal brak rufowego dalocelownika artylerii głównej. Kapa komina czarna.





# Spis treści



*Tirpitz* w lutym 1941 r. na redzie Wilhelmshaven na krótko przed wcieleniem do służby. Na okręcie nadal brak wieżyczek dalocelowników artylerii głównej i rufowego stabilizowanego dalocelownika typu SL-8 dla artylerii przeciwlotniczej.



**Pokład pancerny**
(Tween Deck)

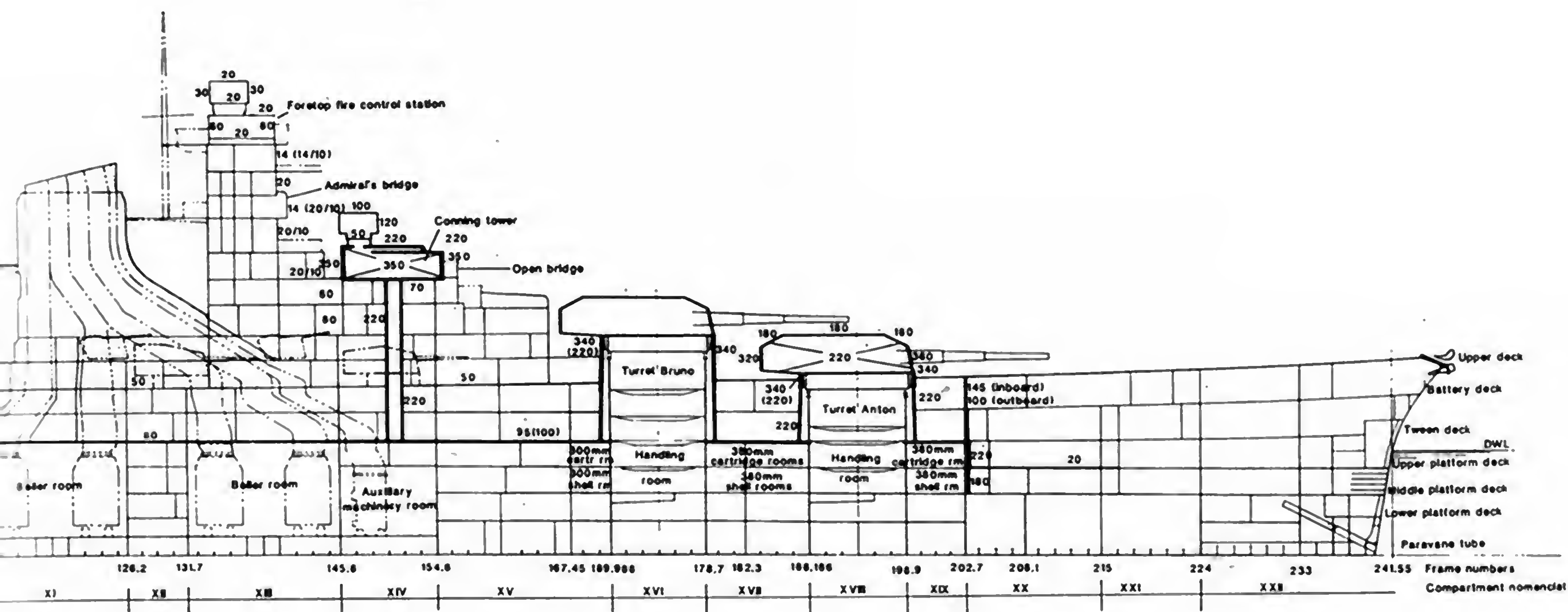
**Międzypokład pod pokładem pancernym**
(Upper Platform Deck)

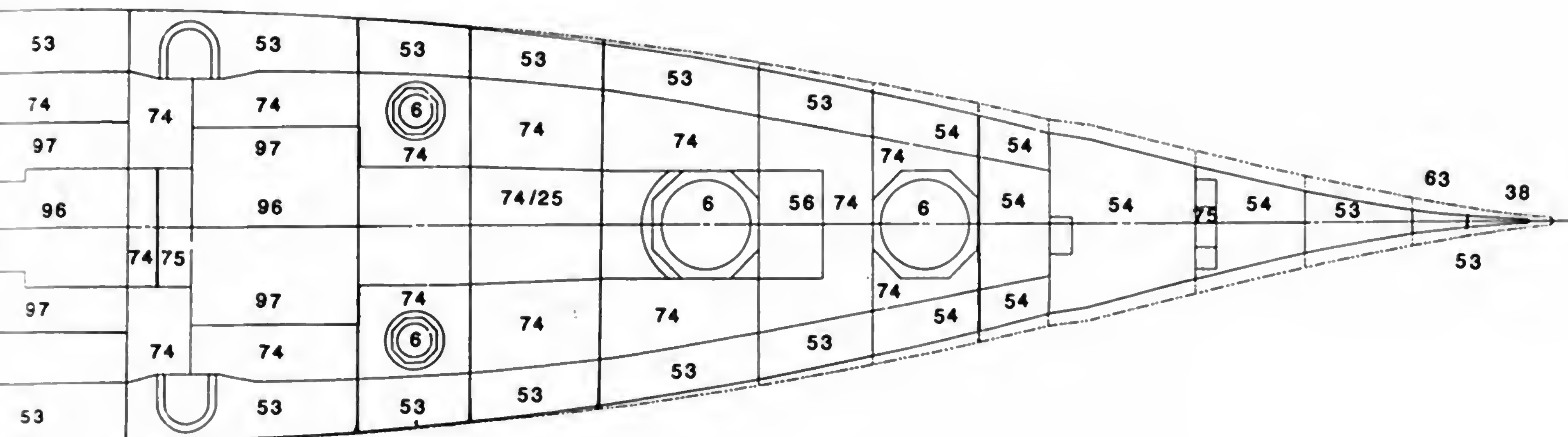
Przekrój wzdłużny *Bismarcka* oraz plan pokładu pancernego i górnej platformy pod nim. [Rys. Thomas G. Webb, dzięki uprzejmości Naval Institute Pres

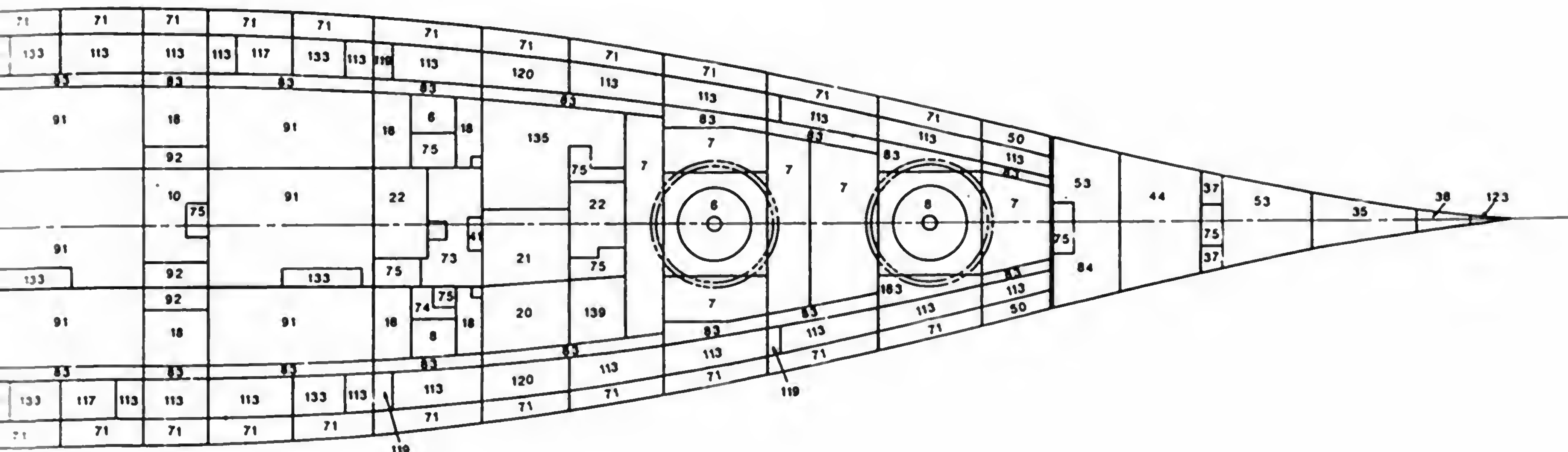
Opis numerów do rysunków pokładu pancernego i górnego międzypokładu.

3 – skład bomb lotniczych
6 – podajnik amunicyjny
7 – magazyn ładunków miotających kal. 380 mm
10 – komora amunicyja kal. 105 mm
13 – centrala artyleryjska
18 – komora amunicyjna kal. 150 mm
22 – komora amunicyjna kal. 37 mm
24 – pomieszczenie wzmacniaczy
25 – warsztat uzbrojenia opl
35 – skład płótna żaglowego
37 – komora łańcuchowa
38 – magazynek bosmański
45 – pomieszczenie maszyny sterowej
46 – warsztat mechaniczny
47 – pomieszczenie silników maszyny sterowej
48 – kuźnia
49 – stanowisko sterowania ręcznego
51 – pomieszczenie wentylatorów
53 – pomieszczenia załogowe
54 – pomieszczenia mieszkalne podoficerów
57 – szpital okrętowy
59 – dodatkowe pomieszczenie szpitalne
60 – pomieszczenia starszych podoficerów
61 – mesa starszych podoficerów
63 – magazyn kantyny okrętowej
64 – skład mundurowy
68 – kabina starszych podoficerów
69 – magazy
70 – magazy
71 – przestrz
73 – centrala
74 – korytarz
75 – szyb
76 – tunel ru
78 – pomiesz
80 – magazy
83 – tunel ka





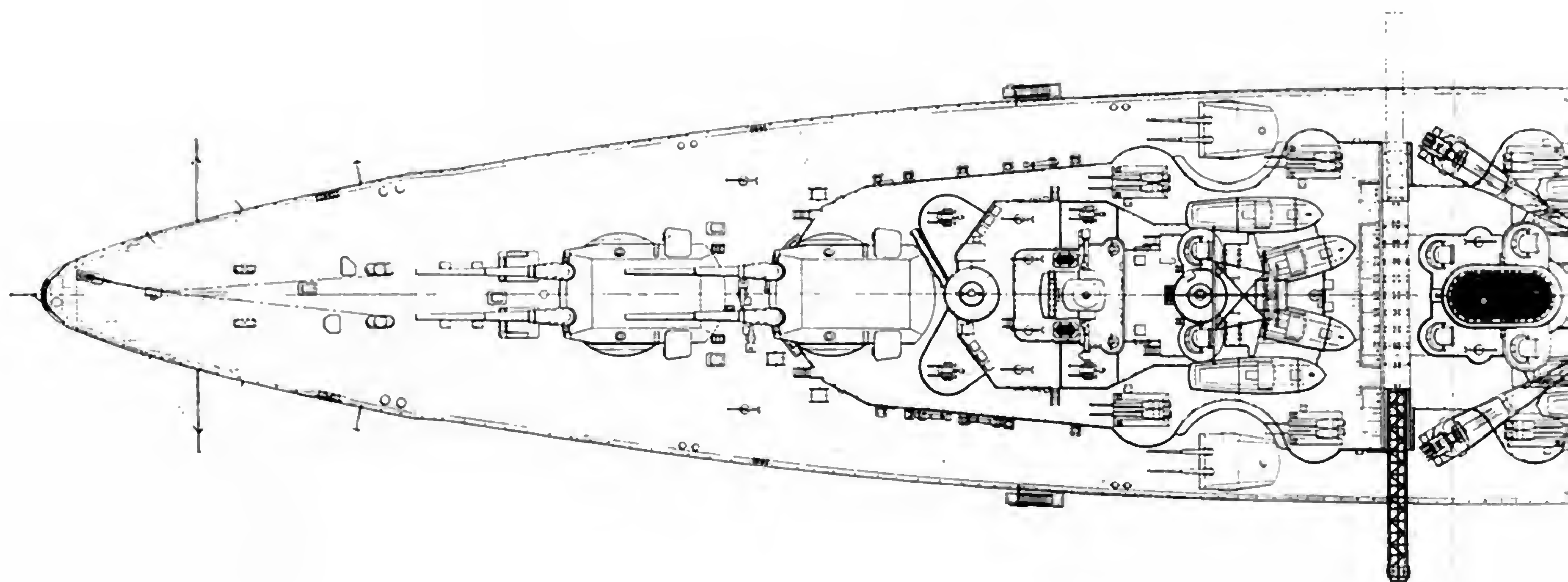


mości Naval Institute Press]

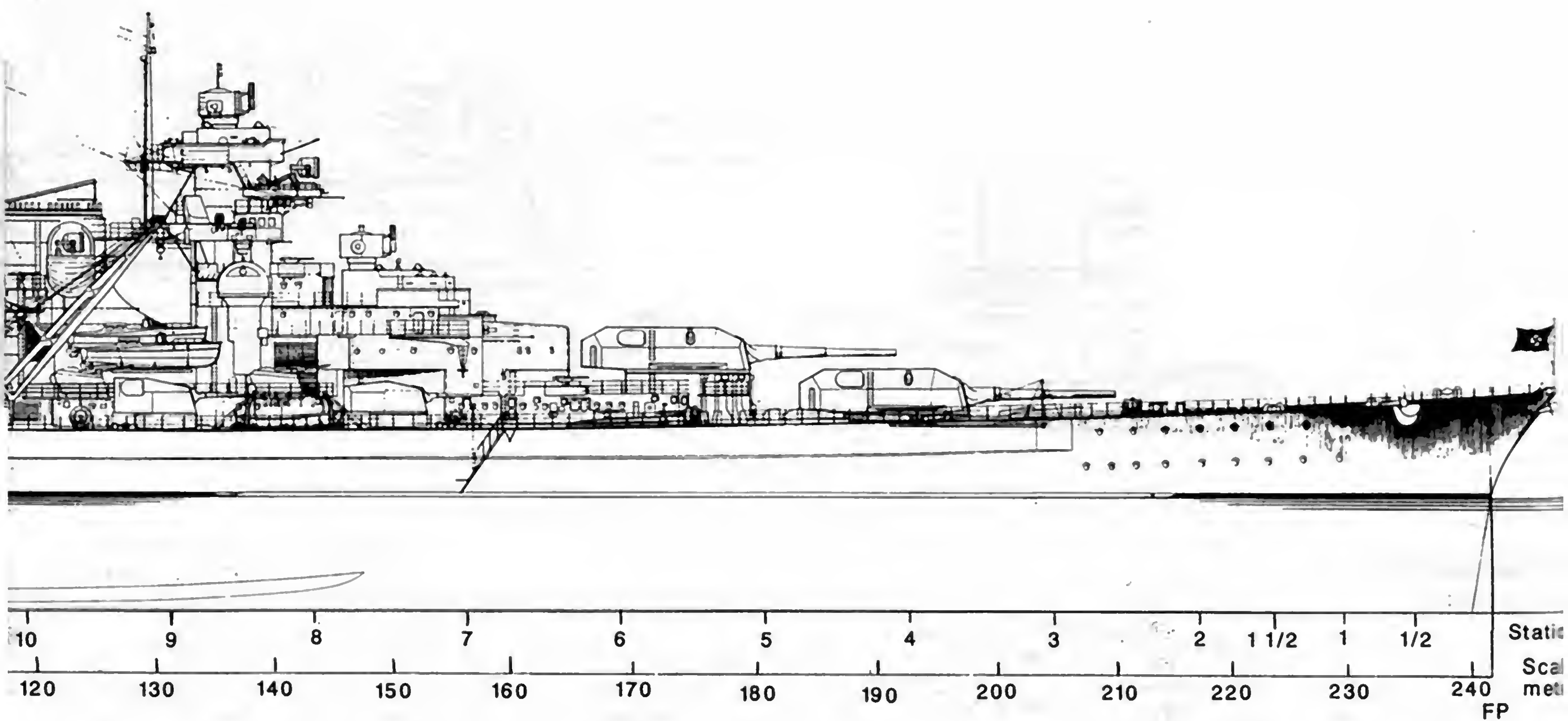
69 – magazynek admiralski
70 – magazynek dowódcy okrętu
71 – przestrzeń pusta
73 – centrala walki o żywotność okrętu
74 – korytarze
75 – szyb
76 – tunel rurociągów
78 – pomieszczenia tablic rozdzielczych
80 – magazyn części elektrycznych
83 – tunel kablowy
85 – warsztat elektryczny
86 – warsztat naprawy reflektorów
89 – maszynownia
91 – kotłownia
92 – przedział urządzeń pomocniczych kotłowni
96 – odprowadzenia gazów spalinowych z kotłowni
97 – dolot powietrza atmosferycznego do siłowni
98 – centrala manewrowo-kontrolna siłowni
113 – zbiornik paliwa
117 – zbiornik wody kotłowej
119 – szyb do uzupełniania zapasu paliwa
120 – zbiornik osadowy paliwa
123 – przestrzeń pusta
127 – zbiornik paliwa dla silników wysokoprężnych
128 – zbiornik oleju smarnego do turbin
133 – zbiornik wysoki
135 – kabina radiowa
138 – skład zapalników
138A – magazyn broni ręcznej
139 – pomieszczenie transformatorów

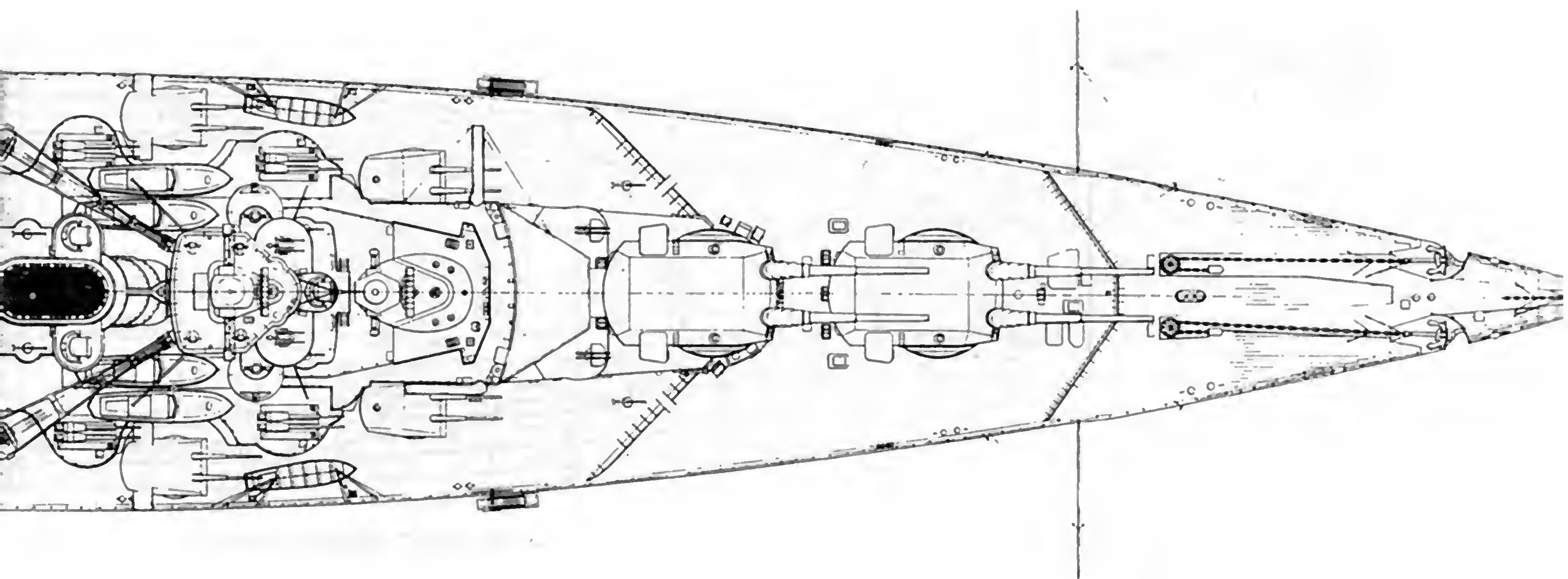
20 19 18 17 16 15 14 13 12 11 10

10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 110 120



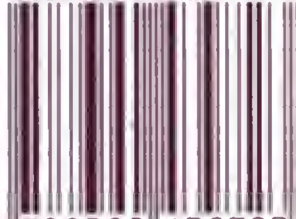
Plan ogólny *Bismarcka* (stan z maja 1941 roku). [Rys. Thomas G. Webb, dzięki uprzejmości Naval Institute Press]


10
9
8
7
6
5
4
3
2
1 1/2
1
1/2
Statio
120
130
140
150
160
170
180
190
200
210
220
230
240
FP
Scal
met





Ostatnia walka *Bismarcka*, piękny obraz pędzla Clausa Bergen'a, obecnie znajdujący się w posiadaniu Freundekreis Marineschule Mürwick we Flensburgu.


ISBN 83-904397-2-7
9 788390 439723 >